



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Ausgabe November 2012

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl, Palmöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe..... 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER..... 4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Rapskurse erneut schwächer +++ Südamerikanische Sojaernten rücken in Fokus der Spekulanten +++ Rapsernte 2012 zu 80 Prozent vermarktet +++ Nachfrage aufgrund guter Deckung und rückläufiger Verarbeitung gering ++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Schwankende Sojaschrotpreise tendenziell schwächer +++ Mischfutterhersteller versorgen sich „von der Hand in den Mund“ +++ Schwindendes Angebot an Rapspresskuchen gibt im Preis leicht nach +++

Pflanzenöle

+++ Preise geben weiter nach +++ Rapsöl mit wachsender Differenz zu Sojaöl +++ Nachfrage nach Rapsöl als Kraftstoff mehr als verdoppelt +++

Biokraftstoffe

+++ Knappes Biodieselanangebot verteuert sich +++ Nachfrage nur auf vorde-re Termine konzentriert +++ Preisabstand zum Diesel sehr gering +++ Rohes Rapsöl nur 20 EUR/t günstiger als Biodiesel fob ARAG +++

Preistendenzen

Mittelwerte	44. KW	Vor-woche	Ten-denz
-------------	--------	-----------	----------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	458,59	459,60	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	475,00	487,00	↘
Rapsöl	938,00	940,00	↘
Rapsschrot	280,00	276,00	↗
Rapspress-kuchen*	314,86	310,31	↗
MATIF Raps	472,00	484,75	↘

Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	116,69	114,37	↗
Rapsölkraft-stoff*	132,03	132,79	↘

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Biodiesel	141,52	142,97	↘
Diesel	151,26	149,35	↗

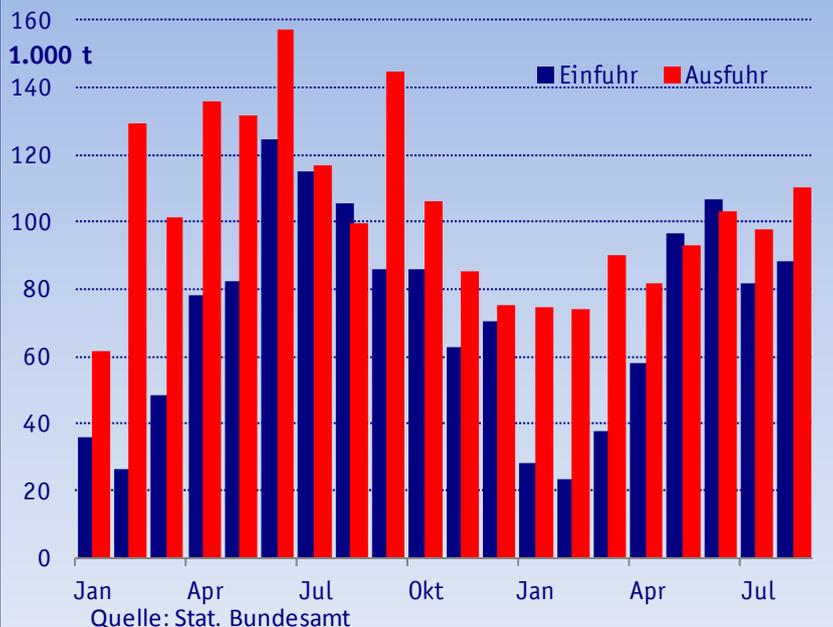
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	85,68	85,73	↘
--------------	-------	-------	---

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche

Außenhandel mit Biodiesel



Impressum

UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

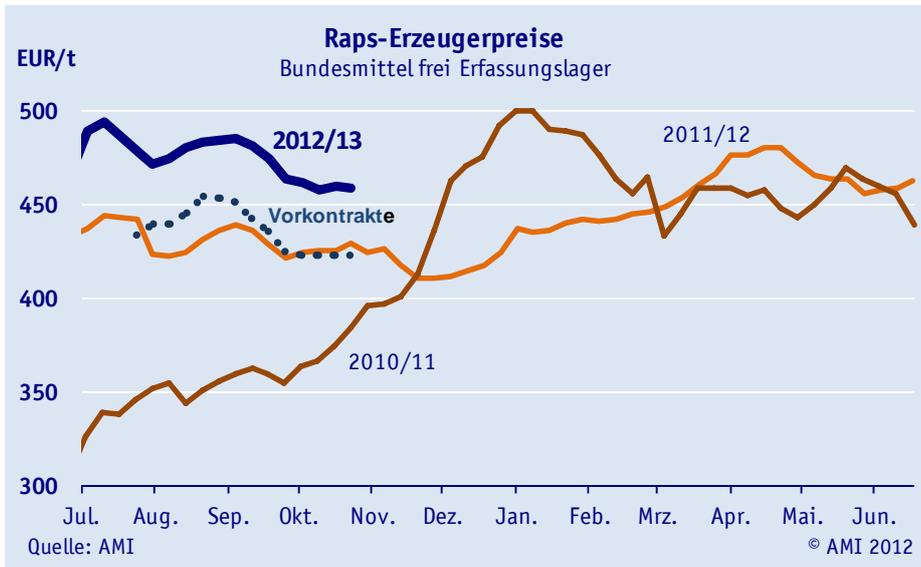


AMI GmbH
E-Mail: wienke.v.schenck@AMI-informiert.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 591
Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.
© AMI Alle Rechte vorbehalten.



Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.

02.11.2012



Raps

Ein umsatzschwacher Inlandsmarkt und wenig Impulse vom Sojamarkeit ließen zuletzt die Preise schwächeln. Erzeuger stehen dieser Entwicklung abwartend gegenüber, da bereits ein Großteil der Ernte 2012 vermarktet ist.

Rapsöl

Die Pflanzenölpreise können sich aufgrund der sehr schwachen Nachfrage kaum halten. Die Verunsicherung über die weitere Nachfrageentwicklung des Biokraftstoffsektors lässt die Käufer vorsichtig agieren.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 02.10.2012, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2012 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	475	280	938	656
Vorwoche	487	276	940	678

Quelle: AMI

Rapspresskuchen

Im Zuge rückläufiger Ölschrotpreise wurden auch die Forderungen für Rapspresskuchen zurückgenommen. Im Schnitt wurden 315 EUR/t durchgesetzt, 3 EUR/t weniger als im Vormonat. Rapsschrot hat im vergleichbaren Zeitraum 17 EUR/t an Wert eingebüßt. Das Angebot an Rapspresskuchen wird immer dünner. Vor dem Hintergrund unrentabler Verarbeitung stellen immer mehr dezentrale Ölmühlen die Arbeit ein.

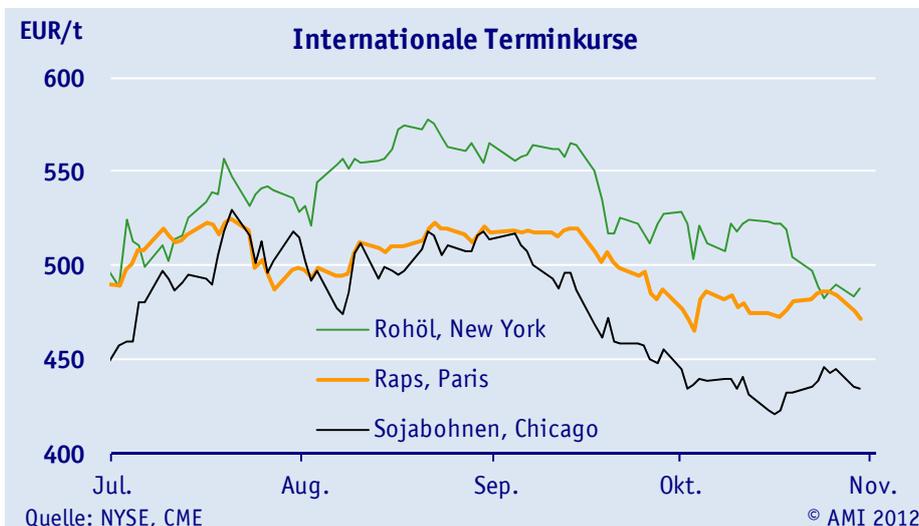
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 23.10.2012)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	310-330	310-340	105	104,67 105,86	132,03
> 100 t	305-317,5	310-317,5	Vm: 105	Vm: 107,71 107,67	Vm: 132,03

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh & nach DIN ab 1.000 l ohne Steuern

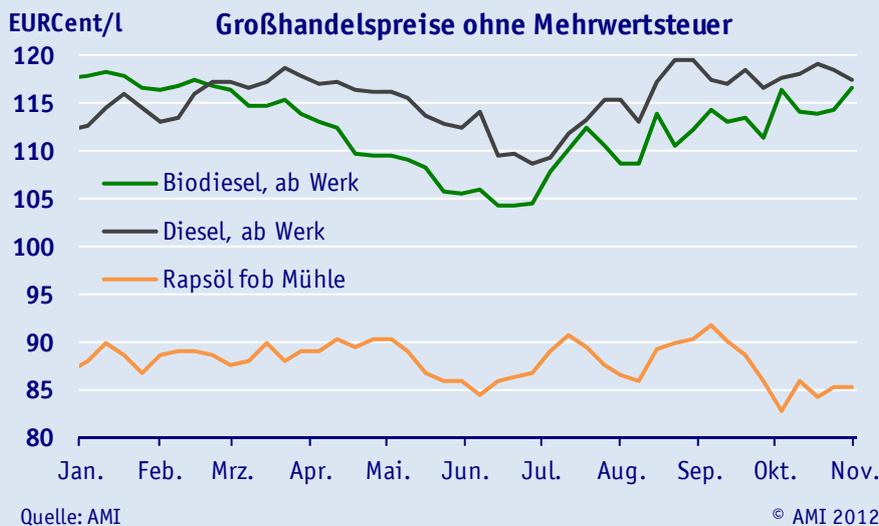
Quelle: AMI



Kaltgepresstes Öl

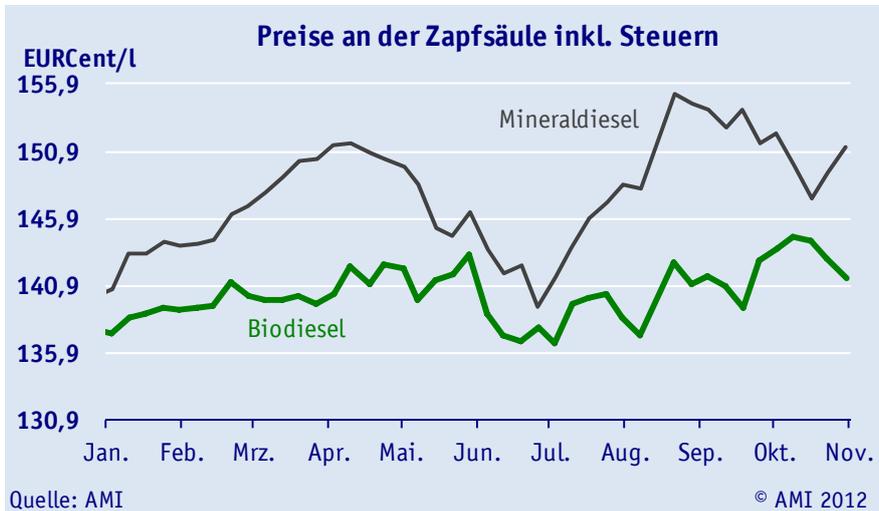
Rapsöl wird demgegenüber auch dort noch offeriert, wo seit Monaten nicht mehr gepresst wird. Geringe Mengen fließen als Futteröl an Veredelungsbetriebe, wobei im Schnitt 3 Cent/l weniger gezahlt wurden. Zuletzt zeigten sich auch Betreiber von Blockheizkraftwerken wieder interessiert. Allerdings kommen Käufer und Verkäufer aufgrund einer Differenz von 10 Cent/l in ihren Unterhandlungen selten zum Abschluss, obgleich kaltgepresstes Rapsöl rund 2 Cent/l günstiger offeriert wurde als im September.

unter www.AMI-informiert.de
teils auch **kostenlos!**



Großhandelspreise

Der rückläufige Mineralölkurs sorgte zu Beginn des Monats für schwächere Dieselpreise. Der Abwärtstrend wurde zuletzt aber durch den festeren Dollarkurs hierzulande gestoppt. Biodiesel wird aufgrund des teils knappen Angebotes auf vorderen Positionen fester bewertet und büßt seine Preiswürdigkeit gegenüber fossilem Kraftstoff ein. Mit weniger als 1 Cent/l ist die Differenz so gering wie zuletzt Ende Februar diesen Jahres.



Tankstellenpreise

An den Tankstellen gaben die Dieselpreise im Oktober durchweg nach und zogen erst zuletzt vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise wieder sprunghaft an. Demgegenüber können sich die Biodieselpreise an den Tankstellen zuletzt nicht mehr behaupten. Der unerwartet starke Einbruch der Temperaturen hat die Nachfrage noch weiter gedrosselt.

B100 gefragt

Im August ist der Verbrauch an Biodiesel gegenüber den Vormonaten wieder deutlich

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2012 in 1.000 t									kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	2012	2011
Biodiesel Beimischung	164,2	159,9	195,7	170,2	189,1	187,4	194,6	198,1	1.459,3	1.488,2
Biodiesel Reinkraftstoff b)	5,3	4,8	4,9	20,0	13,8	5,0	9,1	12,8	75,6	36,0
Summe Biodiesel	169,4	164,7	200,7	190,2	202,9	192,4	203,7	210,9	1.534,9	1.524,2
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,2	2,9	1,8	1,9	1,0	1,1	7,3	5,4	21,7	10,4
Summe Biodies. & PÖL	169,7	167,6	202,5	192,0	204,0	193,5	211,0	216,3	1.556,6	1.534,6
Dieselmotorkraftstoffe	2.443,8	2.436,6	2.846,7	2.663,6	2.846,2	2.752,9	2.871,2	2.977,6	22.019,9	21.542,3
Anteil Beimischung	6,7 %	6,6 %	6,9 %	6,4 %	6,6 %	6,8 %	6,8 %	6,7 %	6,6 %	6,9 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.449,2	2.444,3	2.853,5	2.685,5	2.861,1	2.759,1	2.887,6	2.995,8	22.117,2	21.588,7
Anteil Biodiesel & PÖL	6,9 %	6,9 %	7,1 %	7,2 %	7,1 %	7,0 %	7,3 %	7,2 %	7,0 %	7,1 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	12,2	14,8	12,2	14,6	11,2	13,0	10,4	98,4	114,2
Bioethanol Beimischung	84,9	81,2	90,7	96,6	96,0	93,9	93,1	91,7	727,0	668,5
Bioethanol E 85	1,4	1,2	2,0	2,1	2,2	1,7	1,8	1,7	14,3	14,0
Summe Bioethanol	96,1	94,4	107,2	110,5	112,4	106,4	107,6	103,4	837,1	794,4
Ottokraftstoffe	1.488,1	1.447,3	1.597,7	1.549,3	1.582,4	1.562,1	1.579,4	1.622,5	12.428,8	12.982,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.489,3	1.448,3	1.599,3	1.551,0	1.584,3	1.563,5	1.580,9	1.623,9	12.440,5	12.993,8
Anteil Bioethanol c)	6,5 %	6,5 %	6,7 %	7,1 %	7,1 %	6,8 %	6,8 %	6,4 %	6,7 %	6,1 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

gestiegen und erreichte mit insgesamt knapp 211.000 t einen Jahreshöchstwert. Das Volumen bleibt aber hinter dem Vorjahresergebnis von 220.000 t leicht zurück. Die Nachfrage nach reinem Biodiesel ist erneut sprunghaft angestiegen und erreichte 12.800 t. Das waren immerhin 7.750 t mehr als im August 2011. Die Beimischungsmenge erreichte mit knapp 200.000 t ebenfalls ein Jahreshoch. Insgesamt wurden im laufenden Kalenderjahr 1,54 Mio. t Biodiesel verbraucht, das ist 1 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Reines Pflanzenöl als Kraftstoff reicht mit einer Nachfrage von 5.300 t nicht an das ungewöhnlich hohe Vormonatsergebnis heran, übersteigt aber die Verbrauchsmenge des August 2011 um das Zehnfache. Insgesamt wurden 2012 21.700 t reines Pflanzenöl als Kraftstoff verbraucht und damit mehr als das Doppelte der Vorjahresmenge. Die Ethanolnachfrage ist im August 2012 leicht zurückgegangen und bleibt damit auch hinter den Werten des Vorjahresmonats von 112.810 t zurück.

Schlaglichter

UFOP: Biokraftstoffe – Kommissionsvorschläge enttäuschen

Enttäuscht zeigt sich der Vorsitzende der UFOP, Dr. Klaus Kliem, bezüglich der Vorschläge der Kommission zur Änderung der Erneuerbare Energien- und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie. Statt mit den Vorschlägen den Weg für eine zukunftsgerichtete Biokraftstoffpolitik in der Europäischen Union frei zu machen, bleibe die Kommission bei ihrer Strategie der Mengendeckelung und Befristung der Verwendung traditioneller Biomasserohstoffe wie Raps und Sonnenblumen. Durch nicht sachgerechte Anrechnungsfaktoren von Biokraftstoffen aus Abfällen, werde die EU diese Stoffe weltweit regelrecht aufsaugen, kritisiert der UFOP-Vorsitzende die Kommissionsvorschläge. Grundsätzlich begrüßt die UFOP, dass die Kommission nicht mehr an den rohstoffspezifischen iLUC-Faktoren zur Verschärfung der Anforderung an die Treibhausgasreduzierung festhält. Jedoch schlägt die Kommission vor, die Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen wie Ölsa-

ten, Getreide usw. auf maximal 5 Prozent der Kraftstoffverbrauchsmenge bis 2020 zu deckeln. Der Vorschlag, diese Rohstoffe ab 2020 von der Biokraftstoffproduktion auszuschließen und gleichzeitig in der Höhe nicht nachvollziehbare Anrechnungsfaktoren aus Rest- und Abfallstoffen einzuführen, lehnt die UFOP strikt ab. Wird der Vorschlag in dieser Form umgesetzt, sind erhebliche Marktverwerfungen vorauszusehen. Zugleich wird die Zielerreichung für das Jahr 2020 durch die willkürlich festgelegten Anrechnungsfaktoren schön gerechnet. Die UFOP bleibt bei ihrer Position, dass im Rahmen einer unbefristeten Bestandsschutzregelung für Altanlagen für Ölsaaten wie Raps und Sonnenblumen auch nach 2020 der Marktzugang für die Biokraftstoffherstellung offen bleiben muss. Raps und Sonnenblumen für die Biokraftstoffproduktion sind im Hinblick auf die Schaffung notwendiger alternativer Kraftstoffressourcen umwelt- und ressour-

cenpolitisch notwendig. Auch mit Blick auf die Diversifizierung der Fruchtfolgegestaltung im Rahmen einer nachhaltigen Landwirtschaft sowie zur Sicherstellung der Eiweißfuttermittelversorgung in der Europäischen Union sind sie von großer Bedeutung, so der UFOP-Vorsitzende. Die Kommission muss nach Ansicht der UFOP endlich erkennen, dass der Rohstoffanbau für die Biokraftstoffproduktion zugleich eine ad hoc verfügbare Grundlage für die Sicherstellung der Nahrungsmittelversorgung im Falle von Engpässen oder steigenden Rohstoffpreisen darstellt. Die Nahrungsmittelversorgung hat immer Vorrang. Denn bei steigenden Nahrungsmittelpreisen wird die Nahrungsmittelverwendung im Wettbewerb um den Rohstoff immer der Sieger bleiben, betont Dr. Kliem. Insofern ist der Rohstoffanbau für den Biokraftstoff im Sinne einer nachhaltigen Nahrungsmittelversorgung ein in diesem Sinne anzuerkennendes Sicherungsinstrument.

BDB^e: EU-Vorschlag verhindert Investitionen in neue Biokraftstoffe

Der von der EU-Kommission am 17.10.2012 beschlossene Vorschlag zur Änderung der EU-Richtlinien für Erneuerbare Energien und für Kraftstoffqualität diskriminiert aus Sicht des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft nachhaltige Biokraftstoffe und verhindert Investitionen in neue Technologien zur Herstellung von Biokraftstoffen der sogenannten zweiten Generation. Der Vorschlag sieht vor, den Anteil von Biokraftstoffen aus Energiepflanzen von 10 auf 5 Prozent zu senken und ab 2021 auf 0 zu stellen. Als Ersatz sollen Anreize zur Erzeugung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen gesetzt werden, indem diese mit einem Bilanztrick ab sofort vierfach angerechnet werden. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB^e: „Das bedeutet: Wieder mehr fossiles Benzin und mehr Treibhausgase. Die Verbraucher sollen für eine physisch nicht vorhandene Treibhausgas-Einsparung zahlen. Diese Kehrtwende der europäischen Biokraftstoffpolitik ist

ein fundamentaler Vertrauensbruch. Investoren werden sich kaum noch einmal auf den Bestand politischer Entscheidungen verlassen und in neue Biokraftstoffanlagen investieren. Weder sind genügend Abfälle und Reststoffe vorhanden, noch sind die kostspieligen Technologien für eine Produktion der nötigen Mengen Biokraftstoffe marktreif.“ Dietrich Klein sieht im Falle einer Annahme dieses Vorschlags durch den EU-Ministerrat und das Europäische Parlament eine unverantwortliche Diskriminierung der deutschen Biokraftstoffproduktion: „Deutschland war Vorreiter bei der Umsetzung und Kontrolle der Nachhaltigkeitsnachweise mit einem aufwändigen Zertifizierungssystem ab 2011 für die eingesetzte Biomasse. Nun soll nachhaltiges Bioethanol aus deutscher Produktion begrenzt werden und in Europa soll einem weltweiten Tourismus von Abfällen aus zum Beispiel nicht nachhaltig produzierten Lebensmitteln Tür und Tor geöffnet werden. Das ist unverant-

wortlich. Bei der Nachhaltigkeit darf nicht mit zweierlei Maß gemessen werden.“ Eine Entscheidung über „iLUC“-Werte (für „indirect Land Use Change“) als Malus für die in der EU aus heimischen Rohstoffen hergestellten Biokraftstoffe soll auf das Jahr 2017 verschoben werden. Dietrich Klein bedauert, dass die EU-Kommission nicht der Entschließung des Europäischen Parlaments mit direkt wirksamen Maßnahmen gegen klimaschädliche Landnutzungsänderungen in Südamerika und Südostasien gefolgt ist: „Die Rodung von Regenwald muss, wie vom Europäischen Parlament im März 2012 gefordert, durch bi- und multilaterale Abkommen in den betroffenen Ländern verhindert werden.“ Zu der für 2017 in Aussicht gestellten Entscheidung über „iLUC“-Werte bekräftigt der BDB^e seine Ablehnung, weil es keine ausreichende wissenschaftliche Basis für eine Änderung der erst 2009 verabschiedeten Richtlinien zur CO₂-Minderung im Verkehr mit Biokraftstoffen gibt.

VDB: Willkürlicher Entwurf: EU-Kommission will Biokraftstoffproduktion stützen

Nach dem am 17.11.2012 vorgestellten Entwurf der EU-Kommission zur Neugestaltung der gesetzlichen Regeln für Biokraftstoffe wird die Produktion von Biodiesel und Bioethanol aus Agrarrohstoffen bei einem Anteil von fünf Prozent am gesamten Kraftstoffmarkt gedeckelt. „Die Folge dieses Vorschlags wäre, dass die deutsche Biokraftstoffindustrie ihre Produktion deutlich drosseln müsste – das führt zu Arbeitsplatzverlusten und mehr CO₂-Ausstoß“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Nach dem bisher geltenden Gesetz müssen Biodiesel und Bioethanol einen Anteil von 6,25 Prozent am gesamten Kraftstoffmarkt erreichen. Es sei zwar sinnvoll, dass die EU-Kommission ihre Politik insbesondere im Hinblick auf die Nachhaltigkeit überprüfe. „Wir können aber nicht hinnehmen, dass hier eine sachlich verfehlte, willkürliche Regelung eingeführt werden soll, weil Nichtregierungsorganisationen massiven politischen Druck auf die Kommission ausüben. Hier betreiben zum Beispiel Greenpeace und Oxfam sehenden Auges das Lobby-Geschäft der Ölmultis und verhindern den Ausbau der einzigen Alternative

zu fossilen Kraftstoffen“, sagte Baumann. Zusätzlich zu dem Deckel für die Produktion wird Biodiesel und Bioethanol ein nicht bindender rechnerischer, in der Realität nicht nachweisbarer, hoher CO₂-Wert in der Treibhausbilanz aufgeschlagen, ein so genannter iLUC-Wert. Denn die Produktion von Raps für Biodiesel zum Beispiel in Brandenburg soll angeblich über Verdrängungseffekte dazu führen, dass Regenwald in Indonesien abgeholzt wird. „Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Kommission in Bezug auf die 1. Generation die iLUC-Werte als nicht bindend bewertet. Damit bestätigt sie, dass die heute eingesetzten Biokraftstoffe Treibhausgase einsparen und einen positiven Klimaschutzeffekt haben“, sagte Baumann. Die Theorie von der so genannten indirekten Landnutzungsänderung (iLUC) ist in der Wissenschaft stark umstritten. „Die von der EU-Kommission angenommenen Werte beruhen auf ökonomischen Modellen und Annahmen, so dass die Ergebnisse eher durch politische Setzungen als wissenschaftliche Erkenntnisse bestimmt werden“, sagte Matthias Finkbeiner, Professor am Institut für Technischen Umweltschutz an der Technischen Universität Berlin und Vorsitzender der

internationalen ISO Normungsgruppe für Lebenszyklusanalysen. „In eine Lebenszyklusanalyse sollten nur solche Einflüsse einbezogen werden, die wissenschaftlich konsistent und verursachungsgerecht ermittelt werden können. Indirekte Effekte gehören nicht dazu“, sagte Finkbeiner.

Die deutschen Produzenten von Biodiesel und Bioethanol dürfen ihre Rohstoffe nach den bestehenden gesetzlichen Vorgaben bereits jetzt nicht von ehemaligen Regenwaldflächen beziehen. Große Teile ihrer Rohstoffe kommen von ehemaligen Stilllegungsflächen in der EU. Um mögliche indirekte Effekte durch die Biokraftstoffproduktion zu vermeiden und den nachhaltigen Ausbau von Biomasse sicherzustellen, müsste es ein grundsätzliches Verbot auch für die Lebens- und Futtermittelindustrie geben, auf schützenswerten Flächen wie Regenwäldern Agrarrohstoffe anzubauen. „Nur durch die Ausweitung des Rodungsverbot auf die Nahrungs- und Futtermittelproduktion ist ein Schutz von Regenwäldern möglich. Die EU-Kommission ist längst verpflichtet, sich hierum zu kümmern – aber sie liefert nicht“, sagte Baumann.

Neues UFOP-Medium: „Politik Aktuell“

Die UFOP veröffentlichte mit dem Medium „Politik Aktuell“ im Oktober ein neues Format zur Vermittlung aktueller Themen gegenüber der Politik. In kurzer, optisch ansprechender Form werden die wesentlichen Zusammenhänge der jeweiligen Themen erklärt und die Forderungen der UFOP dargestellt.

Die Ausgabe „Politik Aktuell“ zum Biokraftstoff-Quotenhandel enthält Informationen zum Vorschlag der UFOP zur steuereutralen Förderung des deutschen Speditionsgewerbes sowie der heimischen Biodiesel- und Pflanzenölproduzenten. Notwendig wäre dazu eine Fortsetzung der Steuerbegünstigung für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff gemäß §50 EnStG, die zum Jahresende auslaufen soll. Darüber hinaus soll mit der

Schaffung eines energiesteuerefreien Mengenkontingents für reinen Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff (400.000 Tonnen) ein Beitrag zum Schließen der „Quotenlücke“ auf Seiten der Mineralölindustrie geleistet werden. Ebenso enthalten ist die Forderung nach einer Anhebung der Biokraftstoffgesamtquote von 6,25 auf 7 %. Profitieren würden von diesem Konzept v. a. mittelständische Spediteure und die Hersteller/Händler von reinen Biokraftstoffen.

Die zweite Ausgabe von „Politik Aktuell“ enthält Informationen und Positionen zum Themenbereich „Indirekte Landnutzungsänderung (iLUC)“. Darin wird auf die gravierenden Folgen einer Einführung der von der EU-Kommission vorgeschlagenen iLUC-Faktoren, nicht nur auf die deutsche

und europäische Biokraftstoffindustrie hingewiesen. Die den Überlegungen der EU-Kommission zugrunde liegende Studie des IFPRI-Institutes muss einer wissenschaftlichen Revision unterzogen werden. Die Einführung pauschaler iLUC-Faktoren lehnt die UFOP ebenso ab wie die Kappung des Anteils von Biokraftstoffen der 1. Generation auf 5 %, die Weiterführung der Doppelanrechnung und die Erweiterung auf eine Vierfachabrechnung. All dies führt zu Fehlallokationen, z. B. durch eine Überbewertung einzelner Reststoffe und muss verhindert werden.

Die beiden Ausgaben von „Politik Aktuell“ können ab sofort auf der UFOP-Homepage heruntergeladen werden.

Biokraftstoffe laut Studie kurzfristig ohne Bedeutung im Luftverkehr

Biokraftstoffe werden in den nächsten Jahren eine untergeordnete Rolle im internationalen Luftverkehr spielen, da sie momentan doppelt so teuer wie der traditionelle Treibstoff sind. Wettbewerbsfähig könnten Biokraftstoffe frühestens in einem Jahrzehnt sein, wenn dann deren Produktion günstiger und das bisher verwendete Kerosin deutlich teurer wäre. Unter diesen Voraussetzungen könnten Biokraftstoffe 2050 einen Anteil von zehn Prozent am Treibstoffverbrauch des globalen Luftverkehrs haben. Das entspricht etwa der Menge der 2010 weltweit im Straßenverkehr verbrauchten Biokraftstoffe. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Imperial College London, des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ) und des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) im Auftrag der Internationalen Energieagentur IEA.

Prognosen der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) zufolge wird der internationale Luftverkehr auch in den kommenden Jahren weiter wachsen. Der Branchenverband IATA rechnet mit einem Zuwachs von fünf Prozent pro Jahr. Der Austausch älterer Flugzeuge könnte insgesamt aber nur eine Effizienzsteigerung von drei Prozent bringen. Das bedeutet: Auch der Verbrauch an Treibstoff wird in den

kommenden Jahren steigen. Die Luftfahrtindustrie hat sich aber zu einem CO₂-neutralen Wachstum ab 2020 und zu einer Halbierung der Emissionen bis 2050 verpflichtet. Diese Verpflichtungen und die Ausweitung des Europäischen Emissionshandels auf den Luftverkehr setzen die Luftfahrtindustrie unter Druck, nach Alternativen zu suchen. Dazu kommt, dass auch ein weiterer Preisanstieg bei den klassischen Treibstoffen erwartet wird.

Biotreibstoffe galten in der Branche lange als eine der besten kurz- bis mittelfristigen Alternativen zu Kerosin. Mit dieser Vorstellung räumt jetzt aber eine Studie britischer und deutscher Forscher auf. "In naher Zukunft rechnen wir nicht mit einem Durchbruch beim Einsatz in der Luftfahrt. Dazu sind die klassischen Treibstoffe zu billig beziehungsweise die Biokraftstoffe noch zu teuer, als dass die Umrüstung für die Airlines wirtschaftlich infrage kommen würde", erläutert Prof. Daniela Thrän vom UFZ und DBFZ in Leipzig. Einen Schub könnte es allerdings geben, wenn das aus Erdöl produzierte Kerosin künftig stärker besteuert werde und in seinem Preis dann auch die so genannten Kohlenstoffkosten enthalten wären. Außerdem müssten die Preise für Biokraftstoffe sinken, was aber nur denkbar ist, wenn deren Pro-

duktionskosten stärker sinken als die Nachfrage ansteigt. Momentan sind Biokraftstoffe aber doppelt so teuer wie Kerosin.

Dazu kommt, dass bisher nur geringe Mengen in ausreichender Qualität verfügbar sind. Um das Gewicht nicht übermäßig steigen zu lassen, sind die Flugzeughersteller auf besonders energiereiche Treibstoffe angewiesen. Mit Hydrierte Öle und Fette (Hydrogenated Esters and Fatty Acids/ HEFA) sowie sogenannten Fischer-Tropsch-Treibstoffen (FT) gibt es bereits Technologien, mit denen sich entsprechende Biokraftstoffe produzieren und später dem klassischen Kerosin beimischen lassen. Verschiedene Airlines und die US Air Force experimentieren dazu bereits. Kurzfristig kommen vor allem Hydrierte Öle und Fette (HEFA), langfristig auch Fischer-Tropsch-Treibstoffe (FT) infrage. Als vielversprechende Quellen gelten kurzfristig Kurzumtriebsplantagen, Holzreste und Leindotter. Langfristig könnten Biokraftstoffe im Luftverkehr auch Algen und Salzpflanzen enthalten. Deren Produktion müsste aber stark erhöht werden. Daneben müssten neue Logistiksysteme und internationale Vereinbarungen auf den Weg gebracht werden.

Zehnter Biokraftstoffkongress im Rahmen der IGW

Zum mittlerweile 10. Biokraftstoffkongress trifft sich die Biokraftstoffbranche im Rahmen der nächsten Internationalen Grünen Woche (IGW). Darauf haben der Bundesverband Bio-Energie (BBE) und die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) vergangene Woche in Berlin hingewiesen. Der Kongress unter dem Titel

„Kraftstoffe der Zukunft 2013“ findet am 21. und 22. Januar 2013 im Internationalen Kongresszentrum (ICC) in der Bundeshauptstadt statt. Erwartet werden laut BBE und UFOP Vertreter aus den Bereichen der Wirtschaft, der Politik und der Verbände. Das zweitägige Programm beinhaltet zahlreiche Fachthemen, die in einer Reihe

gemeinsamer und paralleler Foren und Workshops stattfinden werden. Schirmherr der Veranstaltung ist Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Informationen zum Kongress sind auf der Internetseite www.kraftstoffeder-zukunft.com zu finden.