

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	06. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	347,62	343,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	379,00	372,00	↗
Rapsöl	700,00	688,00	↗
Rapsschrot	252,00	250,00	↗
Rapspresskuchen*	262,60	259,17	↗
Paris Rapskurs	371,50	363,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	119,23	119,78	↘
Rapsölkraftstoff*	145,88	147,57	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	88,91	89,58	↘
Diesel	137,47	136,05	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	97,19	97,36	↘

* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Labile Rapskurse bremsen Handel am Kassamarkt
- Rund 10 % der Rapsernte noch unverkauft
- Eingeschränkte Logistik und rege Nachfrage geben US-Kursen Auftrieb

Ölschrote und Presskuchen

- Knappes Rapschrotangebot preisstabil, Sojaschrotpreise aufgrund fester Kurse zuletzt erneut im Aufwind
- Presskuchenpreise fester und im Einklang mit Rapsschrotentwicklung

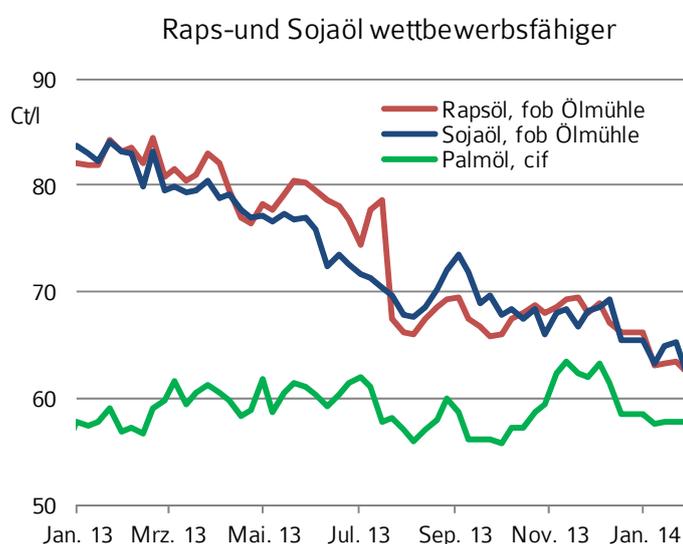
Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise geben weiter nach, Kaufinteresse lebt langsam auf
- Palmöl verliert an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Raps-/Sojaöl
- Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl zurückgenommen, kaum konkurrenzfähig gegenüber Extraktionsöl

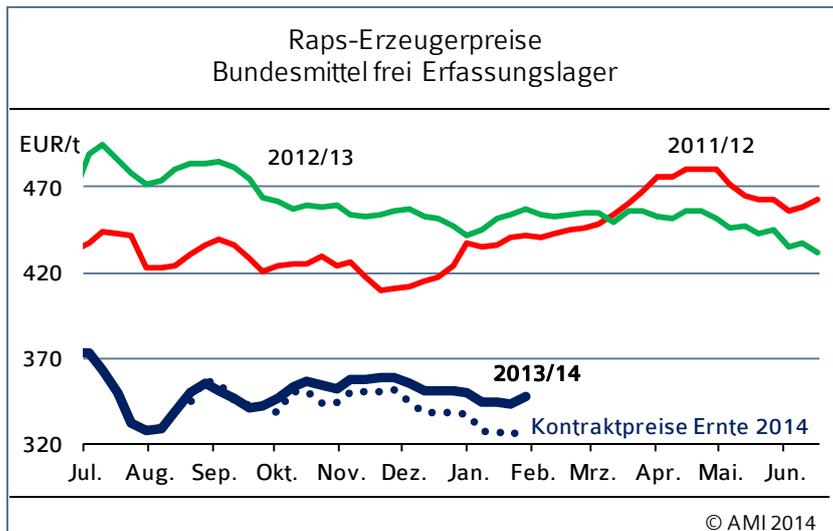
Biokraftstoffe

- Mineralölkurs seit Mitte Januar 2014 im stetigen Aufwärtstrend
- Rückläufige Preise an der Tankstelle und gleichzeitig geringere Nachfrage

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 05.02.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2013 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	379	252	700	638
Vorwoche	372	250	688	628

Quelle: AMI

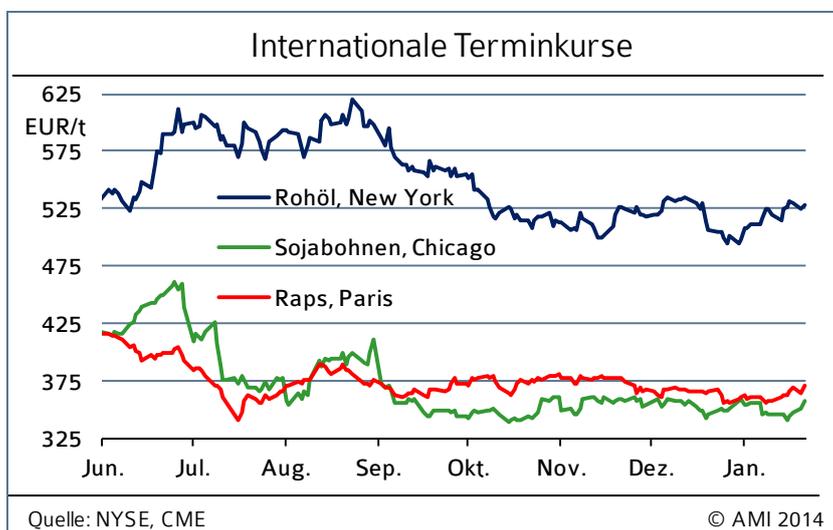
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 21.01.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	260-270	255-275	84,50	84,20	145,88
> 100 t	250-270	250-260	VM: 83,80	89,80	147,57

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Die Gebote für Raps ex Ernte 2014 haben deutlicher nachgegeben als für altertägige Ware und konnten sich zuletzt trotz der festeren Terminkurse auch nur teilweise erholen. Allerdings setzt sich der feste Trend an der Terminbörse fort, so dass in der kommenden Woche mit höheren Erzeugerpreisen zu rechnen ist.

Rapsöl

Nachdem in den Vorwochen die Rapsölpreise kräftig nachgegeben haben, sorgten die anziehenden Rohstoffnotierungen für festere Preise, die damit aber gleichzeitig auch das Kaufinteresse bremsen.

Rapspresskuchen

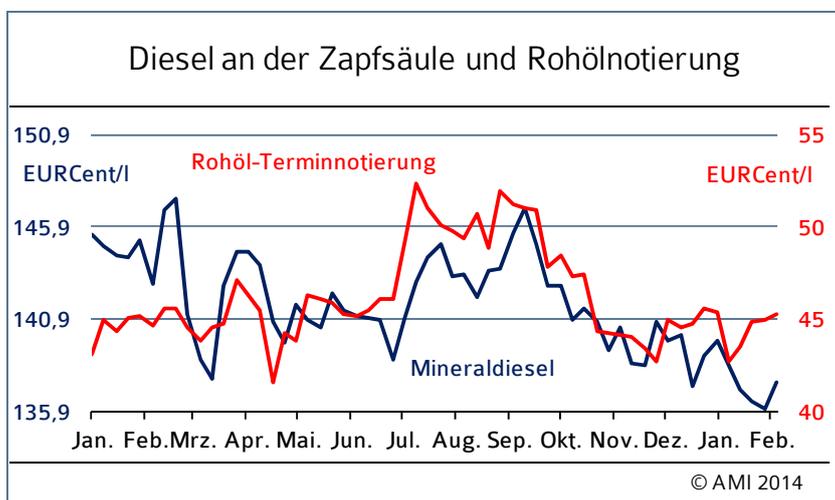
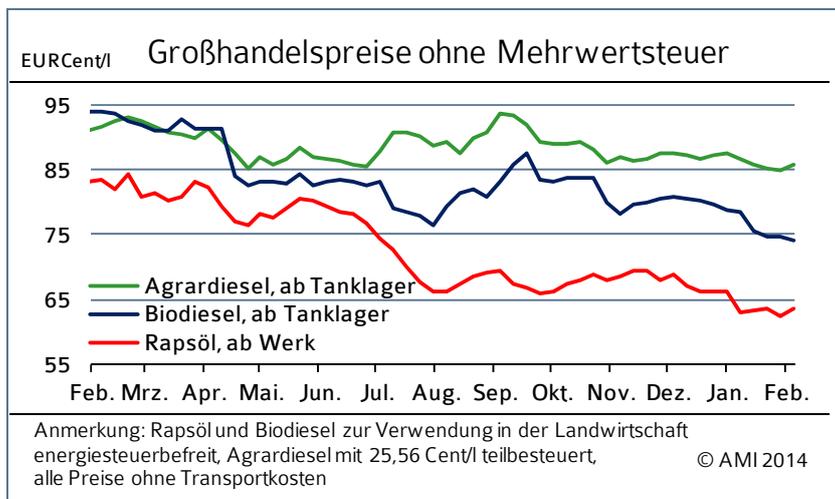
Rapspresskuchen hat sich im Januar 2014 im Vergleich zum Vormonat verteuert. Im Schnitt wurden 262,60 EUR/t verlangt und damit knapp 4 EUR/t mehr als im Vormonat. Damit hat sich der Preisabstand zu Rapsschrot wieder verringert. Veredelungsbetriebe zahlten im Januar 2014 mit 269 EUR/t rund 5 EUR/t weniger für Rapsschrot. Allerdings ist Rapspresskuchen so immer noch etwas günstiger als Schrot. Die insgesamt knappe Versorgungslage spiegelt sich in den Forderungen gegenüber Mischfutterherstellern wider, die im Januar 2014 durchschnittlich 8 EUR/t mehr als im Vormonat zahlen mussten.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden im Januar 2014 leicht zurückgenommen. Dabei vergrößert sich die genannte Spanne von den Preismeldern zunehmend. Allein für Rapsöl zur Verwendung im energetischen Bereich wurden zwischen 73-90 Ct/l verlangt. Dabei sind die abgesetzten Mengen weiterhin überschaubar. Die konkurrierenden Extraktionsmühlen verlangten im Januar 2014 für promptes Rapsöl 63,75 Ct/l. Die Preise für Rapsöl als Kraftstoff haben an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt. Während an den Farbentankstellen für Diesel im Januar 2014 im Schnitt 1,37 EUR/l verlangt wurden, nennen dezentrale Ölmühlen 1,46 EUR/l.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter www.ami-informiert.de

Biodiesel/min Diesel



Großhandelspreise

Die Nachfrage nach Biodiesel hat zuletzt spürbar nachgelassen. Nach Einschätzungen von Marktteilnehmer gilt der Januar allgemein als umsatzschwacher Monat, für Februar/März 2014 wird mit zunehmender Nachfrage gerechnet.

Tankstellenpreise

Die Preise an den Tankstellen entwickelten sich im Januar 2014 deutlich rückläufig und lagen mit 137 Ct/l im Schnitt 2 Ct/l unter Vormonat. Rohöl tendierte seit Beginn des Jahres fester. Es wird erwartet, dass der globale Ölverbrauch 2014 aufgrund der besseren Weltkonjunktur steigen wird.

Verbrauch

Der Verbrauch an Biokraftstoffen ist im November 2013 zurückgegangen. An Biodiesel und Pflanzenöl als Kraftstoff wurden insgesamt 189.140 t verwendet, an Bioethanol 95.614 t. Das waren 2 % bzw. 10 % weniger als im Vormonat. Allerdings ist mit 186.746 t der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung um fast 5 % gegenüber Vorjahresmonat gestiegen. Der Verbrauch von Bioethanol ist im November 2013 nicht nur geringer als im Vormonat, sondern bleibt auch unter den 105.410 t des November 2012. Einschnitte gab es im Verbrauch zur Herstellung von ETBE und vor allem in der Beimischungsmenge.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2013

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	2013	2012
Biodiesel Beimischung	144,6	156,6	182,8	153,1	197,5	189,8	187,6	206,2	189,5	190,0	186,7	1.977,1	2.175,8
Biodiesel Reinkraftstoff b)	7,2	3,0	9,2	1,4	2,4	0,6	-1,6	1,5	1,4	2,4	2,3	29,8	112,6
Summe Biodiesel	151,8	159,6	192,0	154,5	199,8	190,4	186,0	207,8	191,0	192,4	189,0	2.007,0	2.288,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	1,1	24,2
Summe Biodies. & PÖL	151,9	159,7	192,1	154,6	200,0	190,5	186,2	207,9	191,1	192,6	189,1	2.008,1	2.312,5
Dieselmotorkraftstoffe	2.493,9	2.444,4	2.716,6	2.970,1	2.822,8	2.872,3	3.108,7	3.045,1	2.968,1	3.132,1	2.963,6	31.587,5	31.201,1
Anteil Beimischung	5,8 %	6,4 %	6,7 %	5,2 %	7,0 %	6,6 %	6,0 %	6,8 %	6,4 %	6,1 %	6,3 %	6,3 %	7,0 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.501,2	2.447,4	2.725,9	2.971,6	2.825,3	2.872,9	3.107,2	3.046,8	2.969,7	3.134,6	2.966,0	31.618,5	31.337,8
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	7,0 %	5,2 %	7,1 %	6,6 %	6,0 %	6,8 %	6,4 %	6,1 %	6,4 %	6,4 %	7,4 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	11,3	15,2	11,5	11,0	11,6	12,7	12,6	11,6	15,2	10,7	143,3	131,2
Bioethanol Beimischung	85,8	78,4	82,7	89,6	94,5	95,5	94,3	89,8	88,5	90,4	83,9	949,6	1.009,2
Bioethanol E 85	1,3	1,0	1,2	1,3	1,2	1,2	0,9	1,4	1,0	1,0	1,2	12,9	20,3
Summe Bioethanol	97,2	90,7	99,1	102,3	106,6	108,2	107,8	103,5	100,9	106,5	95,6	1.103,6	1.157,1
Ottokraftstoffe	1.377,7	1.324,2	1.490,3	1.582,6	1.597,5	1.570,4	1.644,9	1.648,2	1.604,5	1.632,8	1.472,1	16.942,8	17.054,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.378,8	1.325,0	1.491,3	1.583,7	1.598,5	1.571,5	1.645,7	1.649,3	1.605,3	1.633,6	1.473,1	16.953,5	17.071,4
Anteil Bioethanol c)	7,0 %	6,8 %	6,6 %	6,5 %	6,7 %	6,9 %	6,6 %	6,3 %	6,3 %	6,5 %	6,5 %	6,5 %	6,8 %

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

Schlaglichter

Biokraftstoffe: Unverzichtbar für die Energiewende im Verkehr



Mehr als 500 Teilnehmer aus über 30 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Bioenergiebranche gefolgt, um sich auf dem Fachkongress für Biokraftstoffe am 20. und 21.01.2014 über Marktentwicklungen zu informieren, Erfahrungen mit Zertifizierungssystemen auszutauschen und über politische Rahmenbedingungen zu diskutieren. Veranstalter des Kongresses sind der Bundesverband BioEnergie (BBE), die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE), der Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und der Fachverband Biogas.

Ein zentrales Kongressthema waren mögliche Änderungen der EU-Biokraftstoffpolitik. Aus diesem Grund haben die Veranstalter, zusätzlich zu mehreren Themenblöcken und Parallelforen, eine Podiumsdiskussion mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments organisiert. Im Mittelpunkt dieser Diskussion steht die Frage nach den Auswirkungen der künftigen EU-Biokraftstoffpolitik auf die internationale Biokraftstoffindustrie und entsprechende Handelsströme.

Der im EU-Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossene Vorschlag der Kommission zur Änderung von zwei Richtlinien zu Biokraftstoffen stößt bei den Veranstaltern auf heftige Kritik. „Eine Umsetzung dieser EU-Politik bedeutet eine Benachteiligung

in Milliardenhöhe getätigt werden müssten“, kritisiert Helmut Lamp, Vorsitzender des BBE, und warnt: „Der europäische Gesetzgeber hat vor nur vier Jahren klare Ziele für Biokraftstoffe in Europa formuliert. Den Absatz von zertifizierten und in Europa hergestellten Biokraftstoffen jetzt zu begrenzen oder gar zu reduzieren wäre eine industriepolitische Bankrotterklärung mit fatalen Signalen auch für andere Branchen“. Der vorliegende Gesetzesentwurf der EU-Kommission müsse daher von dem im Mai neugewählten Europäischen Parlament erneut auf den Prüfstand.

Mehrere Foren des Kongresses befassten sich mit dem wissenschaftlichen Stand der Diskussion über den Zusammenhang von Biokraftstoffproduktion und indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC für „indirect Land Use Change“). Wie auf

den vorherigen Kongressen wurde dabei deutlich, dass die bisherigen Ergebnisse der noch jungen „iLUC“-Forschung stark voneinander abweichen und auch unter Wissenschaftlern sehr konträre Auffassungen darüber bestehen, ob mit den vorhandenen Modellen und Annahmen tragfähige Ergeb-

der im Markt etablierten Biokraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol, während zur Erreichung des 2020-Klimaziels nahezu vollständig auf künftige Technologien gesetzt werden soll, die noch nicht verfügbar sind und für deren Aufbau neue Investitionen

nisse für neue gesetzgeberische Maßnahmen erzielt werden können.

„Die bisher vorliegenden Erkenntnisse zu iLUC eignen sich nicht als Grundlage für gesetzgeberische Maßnahmen in der EU-Biokraftstoffpolitik. Daher ist die Kritik von vielen Abgeordneten des Europäischen Parlamentes und von einigen Mitgliedstaaten an einer geplanten Berichterstattung mit iLUC-Werten bei der Treibhausgas-Bilanzierung mehr als berechtigt“, teilte Helmut Lamp, Vorsitzender des BBE, mit. Probleme mit Landnutzungsänderungen müssten an Ort und Stelle in den Ländern gelöst werden, in denen die Regenwaldabholzung stattfindet. Die Biokraftstoffbranche werde sich hier weiterhin konstruktiv in die wissenschaftliche und politische Diskussion einbringen, um Lösungen zu finden.

Im Rahmen der europäischen Dekarbonisierungsstrategie müssten Biokraftstoffe aber auch nach 2020 eine wichtige Rolle einnehmen, stellt Lamp fest. Mit der aktuell kontrovers geführten politischen Diskussion werde der Eindruck vermittelt, dass die Ära der herkömmlichen Biokraftstoffe dann beendet sei.



Diesem Eindruck müsse entschieden begegnet und der geltende Zeitrahmen bis 2020 genutzt werden, Biokraftstoffe auch in diesem Sinne nachhaltig langfristig in ein Energiekonzept für den Transportsektor zu integrieren, forderte Lamp.

Schlaglichter

DBFZ: Überarbeitung der THG-Standardwerte bei Biodiesel aus Tierfetten und pflanzlichen Abfallölen notwendig

Das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ) hat den Einfluss des unterschiedlichen Transportaufwandes für die Sammlung von Tierfetten und pflanzlichen Abfallölen auf die Treibhausgasbilanz von daraus hergestellten Biokraftstoffen untersucht. Das DBFZ kommt zu dem Ergebnis, dass die in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) vorgegeben Standardwerte überarbeitet werden müssen.

In den Regelungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie ist die Möglichkeit der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen auf die Erfüllung der Biokraftstoffquote vorgesehen. Die Marktentwicklung bestätigt die UFOP in ihrer Befürchtung, dass die Doppelan-

rechnung, insbesondere von Biodiesel aus gebrauchten Speiseölen und -fetten, zu erheblichen Marktverdrängungseffekten führt und damit zu Lasten bisheriger Biodiesel-Rohstoffquellen geht. In der Folge hat der Wettbewerbsdruck um die Rohstoffe enorm zugenommen, nicht zuletzt auch auf Betreiben der Biokraftstoffwirtschaft selbst, die nicht nur die Liste der für eine Zertifizierung in Frage kommenden Abfälle, sondern auch das geographische Einzugsgebiet stetig erweitert. Aktuell entsteht der Eindruck, dass ausschließlich in Biodieselanlagen zur Abfallverwertung investiert wird.

Vor diesem Hintergrund hat das DBFZ im Auftrag der UFOP einen Kurzbericht zur Frage einer sachgerechten Treib-

hausgasbilanzbewertung aus pflanzlichen Abfallölen und Abfallfetten erstellt. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die in der EU-Richtlinie vorgegebenen THG-Standardwerte im Hinblick auf den tatsächlichen Sammelaufwand und der Transportentfernungen (insbesondere Hochseetransporte) sowie das verfügbare Potenzial vor dem Hintergrund bestehender Absatzmärkte für diese Abfälle überprüft werden müssen.

Experten des DBFZ stellten die Studienergebnisse anlässlich der 11. Internationalen Biokraftstofftagung „Kraftstoffe der Zukunft 2014“ vor, die vom 20. bis 21. Januar 2014 in Berlin stattfand. Die Studie steht unter www.ufop.de als Download zur Verfügung.

DBFZ: Berechnungsmethode und Standardwerte der Treibhausgas-Bilanzierung von Biokraftstoffen aus Reststoffen überprüfen

Das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ), Leipzig, kommt in seinem Bericht „Bestimmungsgründe für die Neubewertung von Rest- und Abfallstoffen auf die Treibhausgas(THG)-Bilanz von Biokraftstoffen der ersten Generation“ zum Ergebnis, dass eine Neubewertung und Korrektur der in den Biokraftstoff-Richtlinien vorgegebenen Methodik und Werte zur Berechnung der THG-Bilanz von Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen vorgenommen werden sollten.

Im Oktober 2012 hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Änderung der Erneuerbaren Energien- (2009/28/EG) und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (98/70/EG) vorgelegt. Der Vorschlag sieht u. a. eine

Vierfach-Anrechnung der aus Rest- und Abfallstoffen hergestellten Biokraftstoffmengen auf die EU-Zielvorgabe vor. Diese besagt, dass ab 2020 der Anteil Erneuerbarer Energien am Gesamtkraftstoffverbrauch mindestens 10 Prozent betragen soll, gemessen am Energiegehalt. Mit der Vierfach-Anrechnung soll die Verwendung von Reststoffen (z.B. Stroh) aus der Landwirtschaft für die Biokraftstoffproduktion vorangetrieben werden. Der Vorschlag der EU-Kommission wurde kritisch beurteilt, da erhebliche Anreizeffekte zur „Produktion“ von Stroh und Reststoffen gesehen werden. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass Reststoffe durch die Vorgaben zur Berechnung der Treibhausgaswerte von der sogenannten „Allokation“ bei der Treibhausgasberechnung

ausgeschlossen sind. Dies bedeutet, dass die Aufwendungen für die Biomasseproduktion (in diesem Fall Stroh) in der THG-Bilanz nicht berücksichtigt werden. Dieser Sachverhalt wird im Kurzbericht des DBFZ kritisch diskutiert. Abschließend wird empfohlen, insbesondere bei der Nutzung von Stroh als Rohstoff für die Biokraftstoffproduktion eine Neubewertung und Korrektur der in den Richtlinien vorgegebenen Methodik und Standardwerte vorzunehmen.

Experten des DBFZ stellten die Studienergebnisse ebenfalls anlässlich der 11. Internationalen Biokraftstofftagung „Kraftstoffe der Zukunft 2014“ in Berlin vor. Die Studie steht als Download auf www.ufop.de zur Verfügung.

Schlaglichter

BDB^e: EU-Kommission vernachlässigt beim Beschluss zur Klima- und Energiepolitik bis 2030 den Straßenverkehr

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) weist darauf hin, dass der am 22. Januar 2014 von der EU-Kommission verabschiedete Vorschlag für das EU-Klima- und Energiepaket 2030 nicht wirksam gegen die hohen Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Europa vorgeht. Damit wird das Verursacherprinzip zu Lasten aller Verbraucher ignoriert. Zusätzlich zu den eigenen Treibhausgasemissionen werden ihnen auch die des Verkehrs angelastet. Nach Bekanntwerden des Initiativberichts des Europäischen Parlaments hatte der BDB^e bereits darauf hingewiesen, dass der Verkehr in der Europäischen Union für 25 Prozent der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich ist und davon allein der Straßenverkehr 20 Prozent ausmacht. Der Beschluss der EU-Kommission, nur noch ein einziges, die Mitgliedstaaten bindendes aber nur generelles Klimaziel vorzuschla-

gen, nämlich den Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 Prozent zu senken, wird von der Bioethanolwirtschaft negativ bewertet. Der ursprüngliche Vorschlag des EU-Parlaments, außerdem den Anteil von erneuerbaren Energien auf 30 Prozent anwachsen zu lassen, wurde von der Kommission auf nur noch 27 Prozent gesenkt und entscheidend abgeschwächt, da dieser Zielwert nicht für jeden einzelnen Mitgliedstaat verbindlich ist. Negativ ist auch, dass die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Steigerung der Energieeffizienz um 40 Prozent mit Hinweis auf die zu überarbeitende Energie-Effizienz-Richtlinie auf Ende 2014 verschoben werden soll. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB^e: „Die deutsche Bioethanolwirtschaft bedauert, dass die Kommission das Verursacherprinzip ignoriert und keine Maßnahmen im Verkehr vorgeschlagen hat. Im Verkehr sind

eindeutige Klimaziele und Mindestanteile erneuerbarer Kraftstoffe notwendig. Das Ziel von 40 Prozent weniger Treibhausgasen lässt sich nur mit verbindlichen Vorgaben für mehr Energieeffizienz im Verkehr und deutlich mehr erneuerbaren Kraftstoffen erreichen. Bioethanol ist von allen erneuerbaren Kraftstoffen für die Verbraucher bei weitem am kostengünstigsten und senkt die Treibhausgasemissionen heute um mindestens 50 Prozent, mittelfristig um bis zu 70 Prozent. Der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von 25 Prozent an den gesamten Treibhausgasemissionen entscheidend dafür, ob das Ziel von 40 Prozent Minderung erreicht wird. Ohne weitere Fortschritte im Verkehr müssten in den anderen Bereichen die Treibhausgasemissionen überproportional nicht um 40 Prozent, sondern um mindestens 50 Prozent gesenkt werden.“

VDB: Ohne EU-Ziele nach 2020 mehr schmutziges Öl im Verkehrssektor

Die deutsche Biokraftstoffindustrie kritisiert die heute von der Europäischen Kommission vorgelegte Strategie für die Klima- und Energiepolitik bis zum Jahr 2030 in scharfer Form. In dem Papier befinden sich keine konkreten Ausbauziele für Biokraftstoffe im Verkehr für die Zeit nach 2020. „Die Europäische Kommission hat keinen Plan für Erneuerbare Energien im Verkehrsbereich und unterstützt mit ihrem Strategiepapier die weitere Nutzung von fossilem, schmutzigem Erdöl. Die deutsche Bundesregierung ist daher aufgefordert, ihre Biokraftstoff-Ziele für 2030 zu konkretisieren, denn die Kommission ist dazu offensichtlich personell und fachlich nicht mehr in der Lage“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Die Europäische Kommission gibt in ihrem Strategiepapier als verbindliches Ziel bis 2030 zwar eine 40-prozentige Treibhausgasverringerung und mindes-

tens 27 Prozent Erneuerbare Energien vor. Wie diese Ziele erreicht werden sollen, bleibt jedoch den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen. Damit wird eine einheitliche Umsetzung unwahrscheinlich, so dass ein Beitrag des Verkehrssektors zur Treibhausgasreduktion unsicher ist. Nichtregierungsorganisationen kritisieren ebenfalls die neue Strategie der Kommission als zu wenig ambitioniert. „Die inhaltsschwache, aber andauernde Kritik der Lobbyisten von Oxfam, Greenpeace, BUND und Nabu hat dazu beigetragen, dass die Kommission sich scheut, ihre Biokraftstoff-Politik stringent fortzusetzen. Sieh jetzt über die schwachen Vorgaben der Kommission zu beklagen, verkennt den eigenen verhängnisvollen Beitrag für mehr fossile Energie, den diese Organisationen geleistet haben“, sagte Baumann. Der Transportsektor ist einer der Bereiche, in dem die meisten Treibhausgasemissionen auftreten. Nach der derzeit

bestehenden Erneuerbaren-Energien-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten bis 2020 erreichen, dass zehn Prozent der Energie im Verkehrssektor aus Erneuerbaren Energien stammen. Deshalb haben viele Unternehmen aus ganz Europa in die Biokraftstoffproduktion investiert und über 200.000 Arbeitsplätze geschaffen. Ohne verbindliche Sektorziele bleibt es den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen, ob sie weiterhin Erneuerbare Energien im Verkehr nutzen wollen. Damit zerfallen die bisher einheitliche Zielsetzung für den europäischen Kraftstoffmarkt und damit auch der Binnenmarkt. „Die starke und finanziell gut ausgestattete Anti-Biokraftstoff-Lobby aus der Umweltschutz- und Entwicklungshilfeszene steht nun vor dem Scherbenhaufen ihrer Lobbyarbeit“, sagte Baumann. „Keine Biokraftstoffe heißt Waldrodung in Kanada für Teersande und riskante Tiefseebohrungen.“

Schlaglichter

BDB^e: EU-Klima- und Energiepolitik 2030 wichtig für Energiewende im Verkehr

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) fordert ambitionierte Ziele in der künftigen EU-Klima- und Energiepolitik. Nur das Zusammenspiel von Treibhausgasvermeidung, mehr Energieeffizienz und erneuerbaren Energien wird den Klimaschutz fördern.

Anfang Januar 2014 hat das EU-Parlament einen Initiativbericht zur EU-Klima- und Energiepolitik bis 2030 verabschiedet. Verbindliche Ziele verlangt das EU-Parlament von der Kommission: Der Treibhausgasausstoß soll bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent zurückgehen, die Energieeffizienz um 40 Prozent steigen und der Anteil von erneuerbaren Energien auf 30 Prozent anwachsen. Die bisherigen verbindlichen Mindestziele des EU-Klima- und Energiepaketes 2009 verpflichtet die Mitgliedstaaten für das Jahr 2020, in diesen drei Bereichen jeweils die Marke von 20 Prozent zu erreichen.

Aus Anlass dieser ambitionierten Ziele und der in Kürze zu erwartenden Mitteilung der EU-Kommission über ein Klima- und Energiepaket 2030 weist der BDB^e darauf hin, dass der Verkehr in der EU 25 Prozent der klimaschädlichen Emissionen ausmacht und damit – nach der Energieerzeugung – der zweitgrößte Verursacher ist. Allein der Straßenverkehr verursacht 20 Prozent aller Treibhausgasemissionen. Während der Ausstoß in allen anderen Bereichen in den vergange-

nen Jahren sank, stiegen die Emissionen des Verkehrs aufgrund des wachsenden Aufkommens um 36 Prozent an.

Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB^e: „Eine Erfüllung des EU-Treibhausgasziels ist ohne große Fortschritte im Verkehr nicht möglich. Eine Senkung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs kann nur mit deutlich steigender Nutzung erneuerbarer Energie erreicht werden. Dafür kommen bis 2020 nur zertifiziert nachhaltige Biokraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen und Strom aus erneuerbaren Quellen in Frage. Strom ist im Schienenverkehr bereits Stand der Technik, im Straßenverkehr erst ansatzweise verfügbar und im Luft- und Schiffsverkehr ausgeschlossen.“

Mit Blick auf die EU-Klima- und Energiepolitik nach 2020 fordert die deutsche Bioethanolwirtschaft daher eine grundlegende Überarbeitung des am 12. Dezember 2013 im EU-Energieministerrat abgelehnten Vorschlags der EU-Kommission, den Einsatz von Biokraftstoffen in der EU zu begrenzen.

Dietrich Klein: „Eine Begrenzung des Verbrauchs von in Europa hergestellten und somit zertifiziert nachhaltigen Biokraftstoffen würde bedeuten, dass in anderen Bereichen die Treibhausgasemissionen über 40 Prozent hinaus, um mindestens ein Viertel stärker, gesenkt werden müssten. Dies wäre keine realistische politische Option.“

Ein weiterer Kritikpunkt der deutschen Bioethanolwirtschaft ist die von der EU-Kommission geplante Doppel- und Vierfachanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen. Der BDB^e hat mehrfach auf unerwünschte Nebeneffekte einer derartigen Regelung hingewiesen, die zu Verstößen gegen das Gebot der Abfallvermeidung und sogar zu einem Abfalltourismus in Europa führen könnte. Bezüglich der ebenso vorgeschlagenen Mehrfachanrechnung von technologisch aufwändigen Biokraftstoffen aus Stroh hat der BDB^e deutlich gemacht, dass die unterschiedlich hohen Kosten bei Herstellung von Biodiesel aus gebrauchtem Speiseöl und Bioethanol aus Lignozellulose berücksichtigt und der Vorschlag zugunsten neuer Technologien korrigiert werden muss.

Im Hinblick auf die Treibhausgasvermeidung zeigen sämtliche Vorschläge mit spezifischen Anrechnungsfaktoren einen Nachteil gegenüber Bioethanol aus Industrierüben oder Futtergetreide, welches bereits jetzt die ab 2017 geltende Mindesteinsparung der Treibhausgase von 50 Prozent erzielt. Dietrich Klein: „Innovationen und aufwändige Technologien sollten durch Mindestanteile in dem Zielwert von erneuerbaren Energien im Verkehr gefördert werden. Eine Doppeltanrechnung würde jedoch faktisch den Bedarf an fossilem Kraftstoff wieder erhöhen, den Klimaschutz halbieren und die Autofahrer mit steigenden Kosten belasten.“

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.

