

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	14.KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	391,07	384,91	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	414,00	412,00	↗
Rapsöl	735,00	718,00	↗
Rapsschrot	285,00	289,00	↘
Rapspresskuchen*	282,50	266,88	↗
Paris Rapskurs	409,75	409,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	120,78	120,88	↘
Rapsölkraftstoff*	140,85	139,47	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	89,45	88,00	↗
Diesel	134,57	136,39	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	99,62	100,26	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise bei reger Nachfrage fest, alterntige Ware nahezu ausverkauft, Erzeuger schließen weniger Kontrakte ex-Ernte ab
- Sojabohnen im Aufwind, knappes US-Angebot stützt Kurse, prognostizierte US-Rekordanbaufläche 2014 noch ohne Wirkung
- Reges Interesse an Rapsfutures, Fronttermin mit 410 EUR/t 4 % über Vormonat

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot konnte Linie von 290 EUR/t nicht halten, langsamer Rückgang der Preise
- Rege Nachfrage ließ Preise für Rapspresskuchen sprunghaft steigen

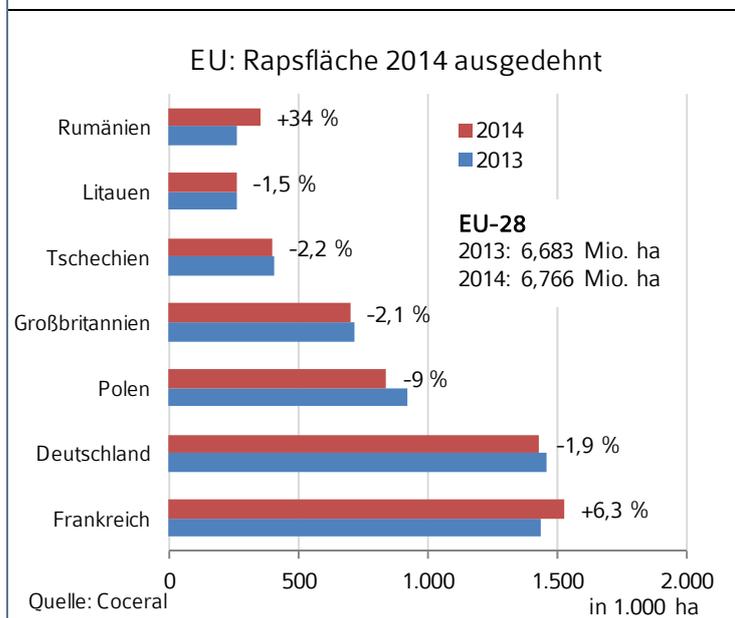
Pflanzenöle

- Preise ziehen deutlich an, Raps- und Sojaöl setzen sich nach oben ab
- Leicht höhere Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl

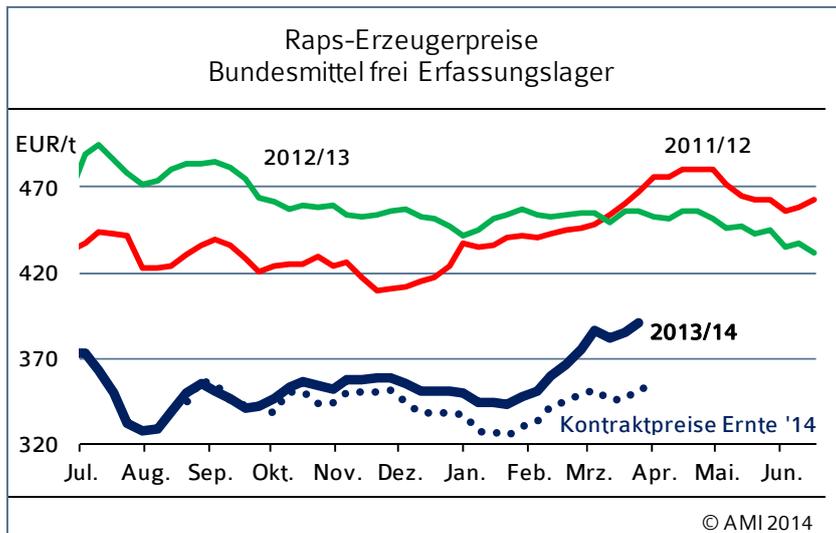
Biokraftstoffe

- Biodieselnachfrage gegenüber Vormonat leicht zurückgegangen
- Biodieselexporte anhaltend lebhaft, ein Drittel über Vorjahr

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 05.03.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

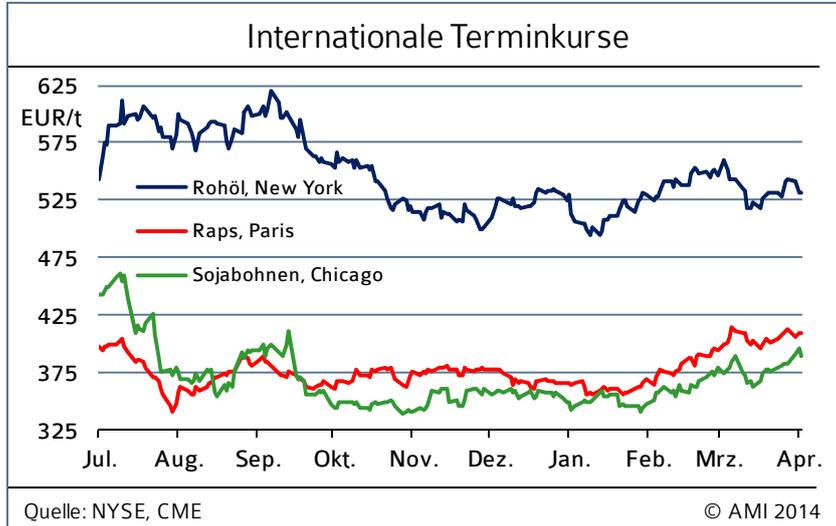
	Raps 2013 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	414	285	735	667
Vorwoche	412	289	718	688

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl
ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 18.03.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	265-295	260-285	92,63	87,32	140,85
> 100 t	280-280	255-255	VM: 89,00	86,20	139,47

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern
Quelle: AMI



Raps

Am Kassamarkt haben die Erzeugerpreise für alterntigen Raps kräftig zugelegt. Die Nachfrage übersteigt bei weitem das Angebot. Die attraktiveren Gebote sorgten zeitweise für rege Abgabebereitschaft, viele Hoflager sind nun geräumt. Raps ex Ernte wird nur dort rege offeriert, wo die Kassapreise nicht zu großen Abstand zu den Terminkursen aufweisen. Die Gebote für Raps der Ernte 2014 frei Erfasserslager schwanken zwischen 335-365 EUR/t.

Rapsöl

Der Markt bleibt bei geringer Nachfrage weiterhin ruhig. Deutliche Preisimpulse werden erst mit der Monatsschätzung des USDA am nächsten Mittwoch erwartet. Rapsöl fließt vorrangig in die Biodieselherstellung.

Rapspresskuchen

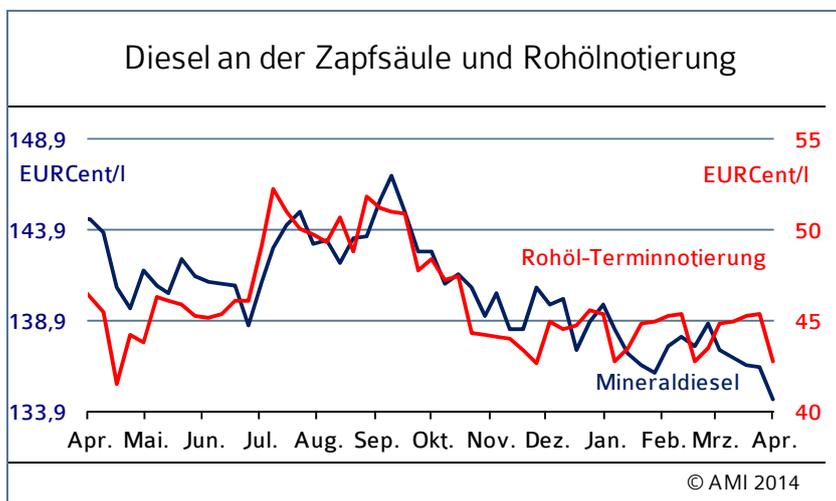
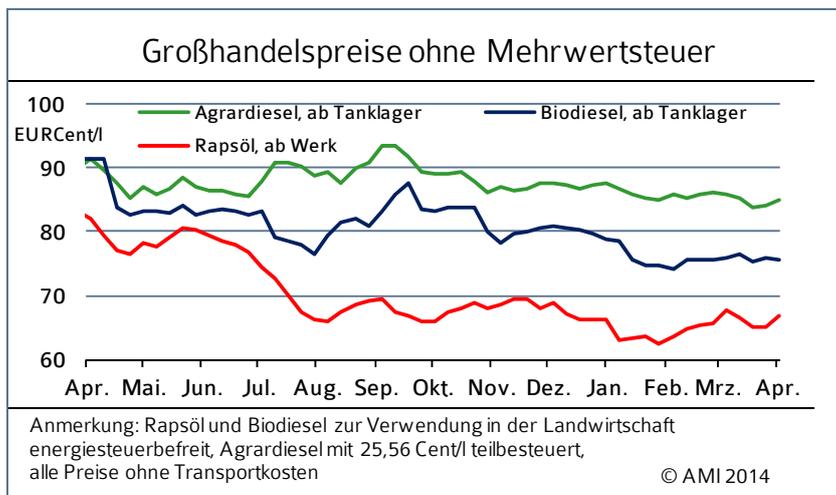
Die Forderungen für Rapspresskuchen wurden im März 2014 deutlich angehoben. Das Plus erreichte bis zu 30 EUR/t gegenüber Vormonat, lag im Schnitt bei 15 EUR/t. Das knappe Angebot an Presskuchen sowie steigende Forderungen für Rapsschrot, das ebenfalls nur unzureichend zur Verfügung steht, waren die Auslöser. Die Spanne der gemeldeten Preise ist mit 30 EUR/t weiterhin sehr groß. Fob Nordostdeutschland hatten die Forderungen für Rapspresskuchen zuletzt auf 287 EUR/t leicht nachgegeben, nachdem in den Wochen zuvor das hohe Niveau von 290 EUR/t gehalten worden war.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Abgabepreise für kaltgepresstes Rapsöl blieben im März 2014 gegenüber Vormonat nahezu unverändert. Bei Abnahme von größeren Mengen sind Preisabschläge von 2-3 Ct/l möglich. Der Preisunterschied zwischen Futteröl und Rapsöl zur energetischen Verwendung lag zuletzt bei 3,40 Ct/l und war damit etwas größer als noch im Februar 2014. Rapsextraktionsöl ab Werk hat sich im März 2014 gegenüber Vormonat um rund 2 Ct/l auf 66,24 Ct/l verteuert.

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

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014
in 1.000 t

	Jan.	2013	2012
kumuliert			
Biodiesel Beimischung	164,9	164,9	146,3
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	7,2
Summe Biodiesel	165,0	165,0	153,5
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1
Summe Biodies. & PÖL	165,1	165,1	153,5
Diesekraftstoffe	2.713,2	2.713,2	2.589,9
Anteil Beimischung	6,1 %	6,1 %	5,6 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.713,4	2.713,4	2.597,2
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,1 %	5,9 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,7	11,1
Bioethanol Beimischung	82,5	82,5	80,5
Bioethanol E 85	0,8	0,8	1,3
Summe Bioethanol	93,9	93,9	92,6
Ottokraftstoffe	1.427,7	1.427,7	1.386,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.428,3	1.428,3	1.387,5
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,6 %	6,7 %

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

Großhandelspreise

Mit den anziehenden Preisen im Frühjahr hat Rapsöl als Kraftstoff gegenüber Agrardiesel leicht eingebüßt, der Abstand lag zuletzt allerdings stabil bei über 18 Ct/l.

Tankstellenpreise

Rückläufige Rohölkurse und vor allem der feste Eurokurs drücken die Preise für Mineraldiesel. An der Zapfsäule ist Diesel damit so günstig wie seit drei Jahren nicht mehr.

Verbrauch

Gegenüber Dezember 2013 wurde im Januar 2014 weniger Biodiesel verbraucht. Die Menge ging auf 165.034 t zurück. Die Beimischungsmenge sank um 11 %, der Reinkraftstoffverbrauch um 41 %. Pflanzenöl als Kraftstoff wurde mit 63 t ebenfalls etwas geringfügiger nachgefragt. Da im Januar 2014 allerdings mehr Diesekraftstoff verbraucht wurde, sank der Volumenanteil der Biokraftstoffe auf 6 %. Im Dezember 2013 waren es noch 7,17 % gewesen.

Die Nachfrage nach Bioethanol war mit insgesamt 93.896 t nur geringfügig kleiner als im Vormonat. Während der Einsatz von Bioethanol in E 85 um 47 % stieg, wurden 4 % weniger zur ETBE-Herstellung benötigt. Die Menge an Bioethanol zur Beimischung blieb mit 82.535 t nahezu konstant. Da im Januar 2014 weniger Ottokraftstoff verbraucht wurde, stieg der Volumenanteil von Bioethanol auf 6,57 %. Im Dezember 2013 waren es noch 6,38 % gewesen.

Schlaglichter

EU-Klima- und Ressourcenschutzpolitik zukünftig ohne Biokraftstoffe?! UFOP fordert wettbewerbs- und technologieoffenen Ansatz in der Biokraftstoffpolitik

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) sieht noch einen erheblichen Forschungs- und Entwicklungsbedarf bei den Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation. Daher könnten diese, wie auch Biokraftstoffe aus Abfallölen und tierischen Fetten, die ab 2020 entstehende Versorgungslücke nicht schließen, wenn die Förderung herkömmlicher Biokraftstoffe wie von der EU-Kommission vorgeschlagen auslaufen sollte. Die UFOP fordert die Fortsetzung einer aktiven Biokraftstoffpolitik nach 2020 in Form einer rohstoffunabhängigen Förderung. In diesem Umfeld müssen Rahmenbedingungen und Anreize für eine technologie- und wettbewerbsoffene Entwicklungsstrategie als Basis einer nachhaltig ausgerichteten europäischen Biokraftstoffpolitik geschaffen werden. Die UFOP fordert in ihrer Stellungnahme die Anerkennung der Erfolge, die inzwischen mit Biokraftstoffen der

ersten Generation im Bereich Klima- und Ressourcenschutz des Transportsektors erreicht wurden. Als bisher einziger erneuerbarer Energieträger im Mobilitätsbereich konnten bisher nur mit Biodiesel und Bioethanol Marktanteile erzielt werden. Alle anderen Alternativen, seien es Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen oder auch die Elektromobilität, müssen sich an diesen Erfolgen messen lassen. Der Verband erwartet, dass bis zum Jahr 2020 weder die verfahrenstechnologischen Voraussetzungen noch eine entsprechende Investitionsbereitschaft vorhanden sein werden, um die Mengen von Biokraftstoffen der ersten Generation durch Biokraftstoffe der zweiten oder dritten Generation zu ersetzen. Im Gegenteil, die UFOP befürchtet, dass die in der Europäischen Union und in Drittstaaten wie Argentinien, Brasilien, Malaysia und Indonesien inzwischen mit viel Aufwand aufgebauten und von der EU

zugelassenen Zertifizierungssysteme mangels Zertifizierungskunden in wirtschaftliche Schwierigkeiten kommen werden. Der Verband bekräftigt die Vorbildfunktion der ersten Biokraftstoffgeneration für die Entwicklung dieser Systeme, die inzwischen auch im Hinblick auf die stoffliche Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen diskutiert werden und Eingang in entsprechende Zertifizierungskonzepte finden.

Die UFOP appelliert daher an die nationalen und europäischen Entscheidungsträger auch nach 2020 ein separates Unterziel für Biokraftstoffe im Sinne eines rohstoff- und technologieoffenen Wettbewerbs beizubehalten.

Das Dokument steht auf www.ufop.de zum Download zur Verfügung.

Emissionsreduzierung durch Biokraftstoffgemische aus Motoren mit SCR-Katalysator Optimierungspotenzial für Biodiesel bei der Abgasnachbehandlung bestätigt



Durch Optimierung der Dosiermenge von Harnstoff in der Abgasnachbehandlung (AdBlue) ist eine weitere Reduktion der Stickoxide bei höheren Anteilen von

Biodiesel im Dieselmotorkraftstoff möglich. So lautet ein Ergebnis des am Thünen-Institut für Agrartechnologie in Braunschweig abgeschlossenen Projektvorhabens zur Untersuchung der Einflüsse von Biokraftstoffgemischen auf die Emissionen eines Nutzfahrzeugmotors mit SCR-Katalysator. Dabei wurden sowohl limitierte Emissionen als auch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie die Mutagenität des Abgases bestimmt. Während sich hinsichtlich der limitierten Emissionen kein einheitlicher Effekt der Biokraftstoffbeimischung ergab, konnte der SCR-Katalysator für die Emission von PAK und die Mutagenität des Abgases deutliche Verminderungen bewirken.

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) förderte dieses

Projektvorhaben im Rahmen eines mehrjährigen Stipendiums. Ziel war insbesondere, die Auswirkungen auf die Emissionen bei höheren Anteilen an Biodiesel (RME) in Dieselmotorkraftstoff (bis zu 50%) zu untersuchen. Kooperationspartner waren dabei die Hochschule Coburg und das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung in Bochum.

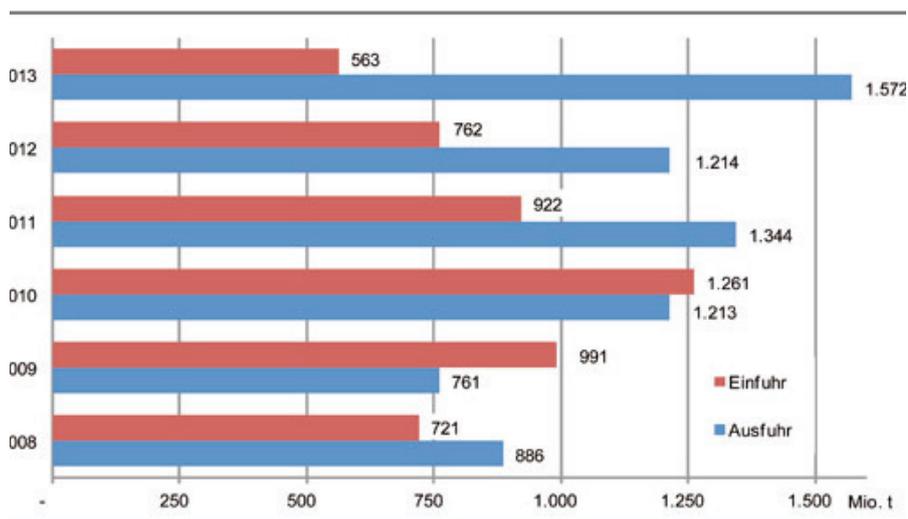
Die wesentlichen Ergebnisse des Forschungsvorhabens sind in deutscher und englischer Sprache in der Motortechnischen Zeitschrift (MTZ) veröffentlicht und nunmehr auch als Sonderdruck auf www.ufop.de erhältlich. Der umfassende Bericht wird im Verlauf des Jahres als Dissertation ebenfalls auf der Internetseite der UFOP verfügbar sein.

Schlaglichter

Exportrekord bei Biodiesel

Deutschlands Biodieselindustrie im internationalen Wettbewerb gut aufgestellt

Außenhandel Biodiesel



Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit knapp 1,6 Mio. Tonnen hat die deutsche Biodieselmirtschaft im Jahr 2013 einen neuen Exportrekord erzielt. Dies ist

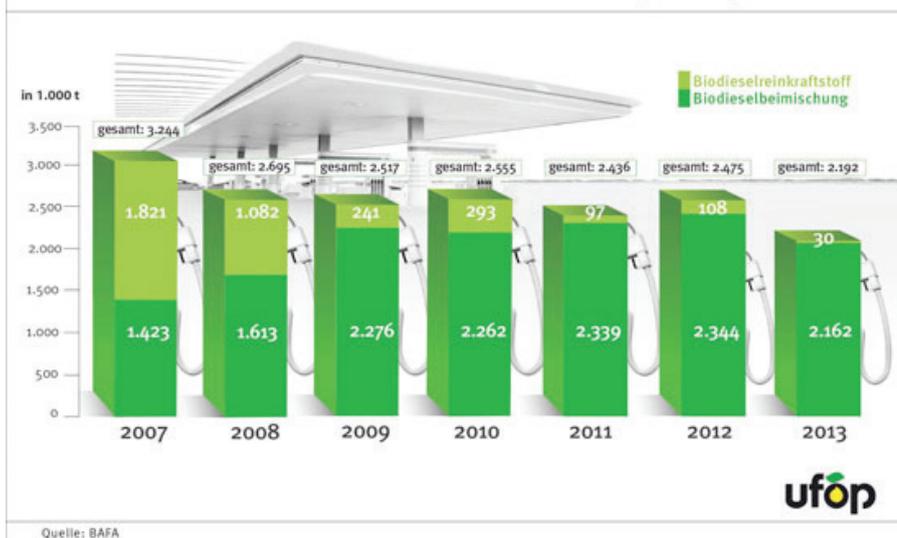
das Ergebnis einer Auswertung der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (AMI) von Angaben des Statistischen Bundes-

amtes. Demnach ist der Export gegenüber dem Vorjahr um 20 Prozent oder knapp 350.000 Tonnen geradezu sprunghaft angestiegen. Aus Sicht der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) ist überdies bemerkenswert, dass sich der Biodiesel-Import im gleichen Zeitraum von 0,76 auf 0,56 Mio. Tonnen verringerte. Die UFOP macht für diese positive Entwicklung mehrere Gründe verantwortlich. Die gegenüber Argentinien und Indonesien verhängten Strafzölle zeigten ihre Wirkung. So wurden 2013 aus Indonesien nur knapp 7.500 Tonnen Biodiesel importiert. Außerdem bestätigte die Exportbilanz die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Biodieselindustrie und damit deren internationales Vermarktungs-Know-How. Die USA sind mit 180.000 Tonnen Biodiesel der wichtigste Exportpartner außerhalb der Europäischen Union.

Biodieselabsatz 2013 stark rückläufig

UFOP bewertet HVO und Biodiesel aus Abfallölen kritisch

Inlandsverbrauch Biodiesel 2007–2013



Quelle: BAFA

Der Absatz von Biodiesel ist nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Außenkontrolle (BAFA) im Jahr 2013 mit 300 Tausend Tonnen außerordentlich stark zurückgegangen. Während im Zeitraum 2009 bis 2012 der Biodieselabsatz durchschnittlich 2,5 Mio. Tonnen betrug, waren es 2013

nur noch 2,2 Mio. Tonnen. Die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) stellt hierzu fest, dass der tatsächliche Rückgang an Pflanzenölmethylester noch viel dramatischer ausfalle, weil die Angaben der BAFA auch die abgesetzte Menge an Hydriertem Pflanzenöl (HVO)

und Biodiesel aus Abfallölen berücksichtige. Unter der Annahme eines HVO-Absatzes wie im Vorjahr (rund 420 Tausend Tonnen) und einem geschätzten Absatz von bis zu 200 Tausend Tonnen Biodiesel aus Abfallöl liegt der tatsächliche Absatz von herkömmlichen Biodiesel bei nur noch ca. 1,6 Mio. Tonnen. Die Verbrauchstatistik verdeutlicht die Bedeutung der Reinkraftstoffvermarktung in den Jahren 2007 bis 2008 und die ab dem Jahr 2009 eingeführte energetische Gesamtquote von 5,25 Prozent und deren Anhebung auf 6,25 für den Zeitraum 2010 bis 2014. Der mit der Beschlussfassung des Biokraftstoffquotengesetzes politisch gewollte Mengenausgleich zur Kompensation der schrittweisen Reduzierung der Steuerbegünstigung – seit Januar 2013 wird Biodiesel voll besteuert – wird jedoch durch die Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfallölen und durch HVO-Importe unterlaufen, kritisiert die UFOP.

Schlaglichter

Biodiesel: UFOP fordert 4,5 statt 3 Prozent Treibhausgas-Minderungsquote

In einem Schreiben an Bundesumweltministerin Barbara Hendricks fordert der Vorsitzende der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), Wolfgang Vogel, ein Vorziehen der erst ab 2017 vorgesehenen Treibhausgas (THG)-Minderungsverpflichtung in Höhe von 4,5 Prozent bereits zum 1. Januar 2015. Der UFOP-Vorsitzende begründet seine Forderung mit Befürchtungen, dass es zu einem Absatzeinbruch bei Biodiesel kommen wird, sollte der Umstieg vom bisherigen System der energetischen Quote wie derzeit im Gesetz vorgesehen mit einer THG-Minderungsverpflichtung von nur 3 Prozent stattfinden.

Vogel erinnert daran, dass Deutschland mit der Einführung der THG-Min-

derungsquote zum 1. Januar 2015 einen Alleingang in der EU vollziehe, ohne dass die verwaltungstechnischen Anforderungen für die betroffenen Schnittstellen, beginnend auf der Stufe des Erfassungshandels bis hin zur Mineralölwirtschaft als Quotenverpflichtete bekannt seien. Die Rapsernte stehe im Juli an, so dass die Zeit für eine Umsetzung der Verwaltungsvorschriften inzwischen knapp werde.

In seinem Schreiben kritisiert Vogel außerdem die Ungleichbehandlung von Biokraftstoffen aus Abfallölen und herkömmlichem Biodiesel. Die THG-Effizienz werde erstmals ein Wettbewerb bestimmender Faktor. Biodiesel aus Abfallölen seien mit dem THG-Eingangsstandard-

wert von 0g CO₂/MJ zu Unrecht bevorzugt. Einer Studie des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) zufolge sind die Aufwendungen für Sammlung und Transport sowie für die Aufarbeitung nicht sachgerecht bewertet. Der Vorsitzende mahnt deshalb die Überprüfung an. Hierfür müsse sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission einsetzen. Außerdem müssten die nationalen Zertifizierungskriterien gemäß der 36. Bundes-Immissionsschutzverordnung eher noch verschärft werden, um möglichen Betrug zu verhindern.

Biokraftstoffindustrie fordert vom Europäischen Rat Ziele für die Zeit nach 2020

Die deutsche Biokraftstoffindustrie fordert verbindliche Vorgaben der Europäischen Union für den Verkehrsbereich nach dem Jahr 2020. Der Europäische Rat wird bei seinem Treffen Ende dieser Woche zwar über generelle Klimaziele und die Nutzung Erneuerbarer Energien diskutieren, bisher sind jedoch keine gesonderten Ziele für den Verkehrssektor vorgesehen. „Aufgrund des grenzüberschreitenden Verkehrs und der international ausgerichteten Fahrzeugindustrie brauchen wir harmonisierte europäische Vorgaben für Erneuerbare Energien und Treibhausgasreduzierung im Straßenverkehr. Europa tut gut daran, an Biokraftstoffen festzuhalten; denn sie sind die einzige in nennenswertem Umfang verfügbare Alternative zu fossilen Kraftstoffen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Bis zum Jahr 2020 sollen zehn Prozent der im Verkehrssektor genutzten Energie aus

Erneuerbaren Energiequellen stammen. Für die Zeit danach gibt es bislang keine europäischen Vorgaben. „Während der Treibhausgasausstoß in allen anderen Sektoren sinkt, steigen die Emissionen im Verkehrsbereich – Grund genug, effizienten und nachhaltigen Biokraftstoffen eine wichtige Rolle bei der Problemlösung zuzubilligen“, sagte Baumann. Der Mobilitätssektor ist derzeit der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen.

Biokraftstoffe haben im Jahr 2013 nach Angaben der vom Bundesumwelt- und Wirtschaftsministerium eingesetzten Arbeitsgruppe Erneuerbare Energien-Statistik (AGEE-Stat) fünf Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen eingespart. Zudem sind sie ein wichtiger Lieferant von eiweißreichem Tierfuttermittel, das ansonsten zum Beispiel aus Südamerika importiert werden müsste. Gemeinsam mit anderen Maßnahmen wie Effizienzsteigerung, Verkehrsverlagerung,

Verkehrsreduktion und einer steigenden Bedeutung elektrischer Antriebe könnten Biokraftstoffe eine wesentliche Rolle bei der Energiewende im Mobilitätssektor spielen. Bisher sind jedoch nur Biodiesel und Bioethanol tatsächlich im Einsatz.

Die Rohstoffe für höhere Anteile von Biodiesel und Bioethanol am Kraftstoffmarkt sind verfügbar. Nach einer neuen Studie könnten in Europa alleine 16 Prozent des Kraftstoffs aus Abfall- und Reststoffen produziert werden. Zudem sind ausreichend Rohstoffe aus der landwirtschaftlichen Produktion für steigende Biokraftstoffmengen verfügbar. „Der VDB unterstützt ausdrücklich Forderungen nach verbindlichen Effizienzvorgaben. Weniger Kraftstoffverbrauch und mehr nachhaltige Biokraftstoffe machen es möglich, vom umweltgefährdenden fossilen Öl wegzukommen“ sagte Baumann.

Schlaglichter

AEE: Europa braucht die Verkehrswende mit Biokraftstoffen

Für eine nachhaltige Energieversorgung sind Biokraftstoffe unverzichtbar. Sie tragen nicht nur zum Klimaschutz bei, sondern sorgen auch für mehr Unabhängigkeit von teuren Erdölimporten aus Krisenregionen. Deutschland und die Europäische Union sollten daher an ihren bisherigen Plänen für Biokraftstoffe festhalten und für die Zukunft neue, ehrgeizige Ziele setzen. Hier ist auch der EU-Rat gefordert, der sich am 20./21. März zu einem Gipfel in Brüssel trifft und über die Energiepolitik bis 2030 berät. Bis 2020 hat sich die Europäische Union vorgenommen, 10 Prozent ihrer Energieversorgung im Verkehrssektor aus erneuerbaren Quellen zu decken. Bisher liegt der Anteil aber erst bei rund 5 Prozent. „Das 10-Prozent-Ziel der EU ist mit Biokraftstoffen gut erreichbar. Verschiedene Studien zeigen dies unabhängig voneinander“, betont der Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Um das 10-Prozent-Ziel der EU mit Biokraftstoffen zu erreichen, sind je nach angenommenem Flächenertrag für die angebauten Energiepflanzen 8,3 bis 14,5 Millionen Hektar notwendig. Die für die Futtermittelproduktion eingesparten Flächen sind in dieser Schätzung schon abgezogen. Denn oft wird vergessen: Energiepflanzen als Rohstoffe der Biodiesel- und Bioethanolproduktion liefern wertvolle Koppelprodukte wie Rapsschrot als Futtermittel.

Forscher haben im mehrjährigen europäischen Projekt „Biomass Futures“ ermittelt, dass in der EU bis 2020 mehr als 21 Millionen Hektar für den Anbau von Energiepflanzen frei werden können. Das europäische Forschungsprojekt 4FCrops kam mit rund 20 Millionen Hektar Flächenpotenzial unter anderen Annahmen auf ein ähnliches Ergebnis. Das

10-Prozent-Ziel würde damit weit übertroffen. „Die Forschung zeigt: Die Produktion nachhaltiger Biokraftstoffe könnte deutlich wachsen, ohne die Nahrungsmittelversorgung zu gefährden“, betont Vohrer. Stattdessen stehen, bedingt durch unsichere politische Rahmenbedingungen, viele Biodieselwerke still.

Überschüsse an den Agrarmärkten erwartet

Nach dem milden Winter haben für Deutschlands Landwirte in diesen Tagen wieder die Feldarbeiten begonnen. Biokraftstoffe werden in Deutschland regional erzeugt, aber auch importierte Rohstoffe, die mit Blick auf ihren Umweltnutzen zertifiziert sein müssen, werden verarbeitet. Dabei ist die Versorgung von Teller, Trog und Tank gesichert. Denn an den Agrarmärkten entstehen 2014 große Überschüsse. So erwartet die UN-Landwirtschaftsorganisation (FAO) wachsende Vorräte an Reis als dem wichtigsten Nahrungsgetreide wie auch an Grobgetreide für die Tierfütterung und an Weizen. Allein die weltweiten Bestände dieser Getreidearten, also die Vorräte in den Lägern, sollen zusammen rund 564 Millionen Tonnen erreichen. Am Ende des Wirtschaftsjahres 2012/13 waren es 497 Millionen Tonnen. Auch die Bestände an Ölsaaten sollen zum Ende des Wirtschaftsjahres 2013/14 sprunghaft steigen, und zwar laut aktuellen Angaben des US-Landwirtschaftsministeriums auf mehr als 84 Millionen Tonnen, das sind rund 25 Prozent mehr als im Vorjahr.

Teure Erdölrechnung ließe sich durch Biokraftstoffe mindern

Die Entwicklung zeigt: Die Sicherung der Welt ernährung und eine verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen wären gleichermaßen möglich. „Wenn wir uns weniger abhängig von Importen

aus Krisenregionen und von autokratischen Regimen machen wollen, sind Biokraftstoffe notwendig“, mahnt Vohrer. Die EU bezahlt pro Jahr knapp 550 Milliarden Euro für den Import fossiler Rohstoffe aus unterschiedlichen Regionen. Deutschland bezahlte im vergangenen Jahr rund 91 Milliarden Euro für die Einfuhr fossiler Energieträger. Allein rund ein Drittel der deutschen Erdölimporte stammen aus Russland. Mit mehr Biokraftstoff im Tank ließe sich diese Abhängigkeit reduzieren.

In Deutschland entfallen 28 Prozent des Endenergieverbrauchs auf den Verkehrssektor, während Elektrizität lediglich 23 Prozent beansprucht. „Trotzdem ist die Debatte um die Energiewende vom Stromsektor geprägt“, stellt Vohrer fest. „Mit mehr Elektromobilität und verstärkter Energieeinsparung sollen sich diese Anteile künftig verschieben, was derzeit aber noch nicht absehbar ist. Für effizienten Klimaschutz brauchen wir daher nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe. Sonst scheitert der Umstieg auf Erneuerbare Energien im Verkehr“, warnt Vohrer.

Wie günstig sich notwendige politische Zielvorgaben für Erneuerbare Energien auswirken, zeigt gerade der Stromsektor: So rechnete die 2008 vom Bundesumweltministerium herausgegebene Leitstudie für Deutschland bis 2020 erst mit einem Anteil der Erneuerbaren Energien an der Stromversorgung von 30 Prozent. In ihrem Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung der EU-Energieziele erhöhte die Regierung diesen Wert dann nur zwei Jahre später schon auf knapp 39 Prozent. Das zeigt: Ehrgeizige politische Zielvorgaben schaffen Verlässlichkeit und geben den Erneuerbaren Energien eine Chance auf einem immer noch von umweltschädlichen fossilen Rohstoffen geprägten Markt.

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.

