

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

**ERZEUGERPREISE**  
**GROSSHANDELSPREISE** .....2  
 Raps  
 Rapsöl, Palmöl  
 Rapsschrot  
 Presskuchen  
 Kaltgepresstes Rapsöl

**KRAFTSTOFFE**.....3  
 Großhandelspreise  
 Tankstellenpreise  
 Verwendungsstatistik

**SCHLAGLICHTER** ..... 4ff.

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Preisverlust für Raps und Soja geht weiter; Rapsernte in Deutschland mit guten Erträgen leicht über Vorjahr
- Rasch wachsendes Rapsangebot aus der Ernte wird flott vermarktet, Verarbeiter decken sich umfangreich ein

### Ölschrote und Presskuchen

- Umfangreiches Angebot und niedrige Rohstoffpreise drücken Rapschrotpreise auf 12-Monattief, Nachfrage wächst zunehmend
- Presskuchenpreise sacken ab

### Pflanzenöle

- Rapsölpreise geben kräftig nach, Kaufinteresse lebt wieder auf, Sojaöl kann sich auf niedrigerem Preisniveau behaupten
- Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl nur leicht schwächer

### Biokraftstoffe

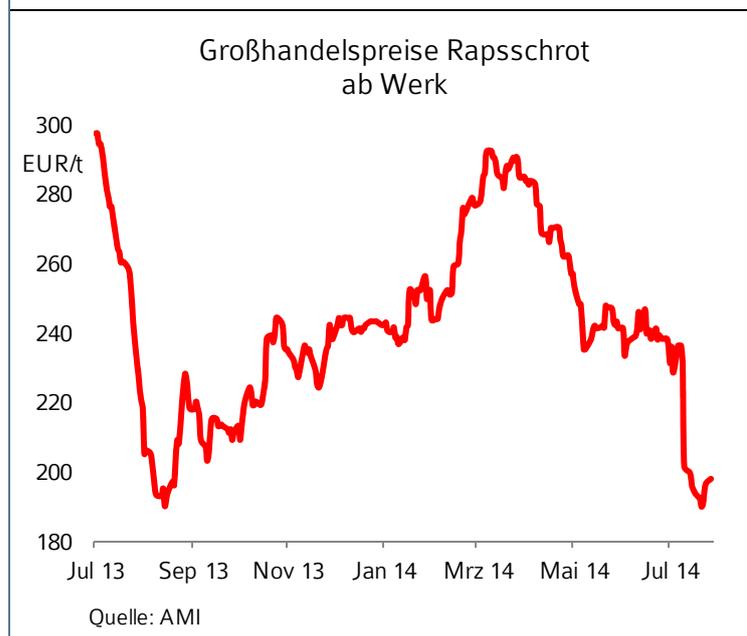
- Biodieselpreise unter Druck sinkender Forderungen für Pflanzenöle
- Biodieserverbrauch für Beimischung im Mai auf 21-Monatshoch

## Preistendenzen

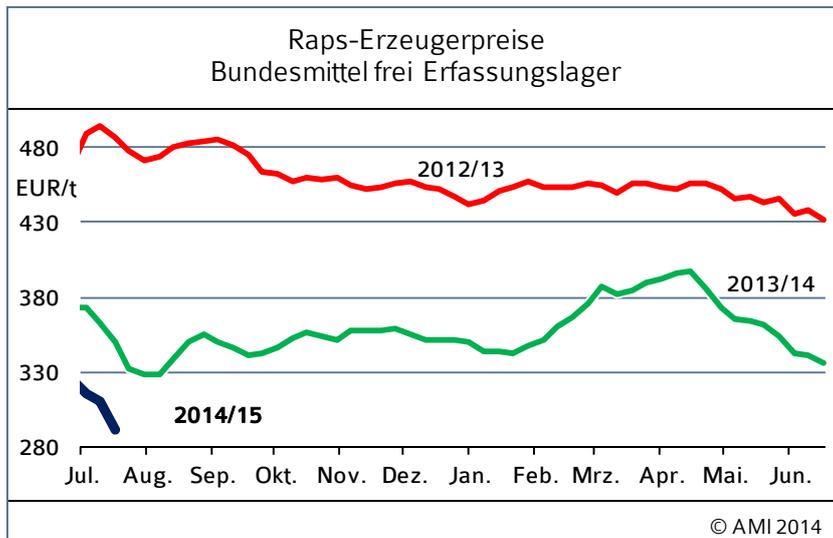
Mittelwerte	30. KW	Vorwoche	Tendenz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	291,03	310,06	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	306,00	319,00	↘
Rapsöl	633,00	675,00	↘
Rapsschrot	192,00	197,00	↘
Rapspresskuchen*	253,13	283,21	↘
Paris Rapskurs	317,75	317,25	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	113,28	116,54	↘
Rapsölkraftstoff*	141,20	143,40	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Bioheizöl	89,08	88,16	↗
Diesel	134,83	134,38	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	102,09	103,13	↘

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

## Grafik der Woche



# Marktpreise



**Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl**  
in EUR/t am 23.07.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

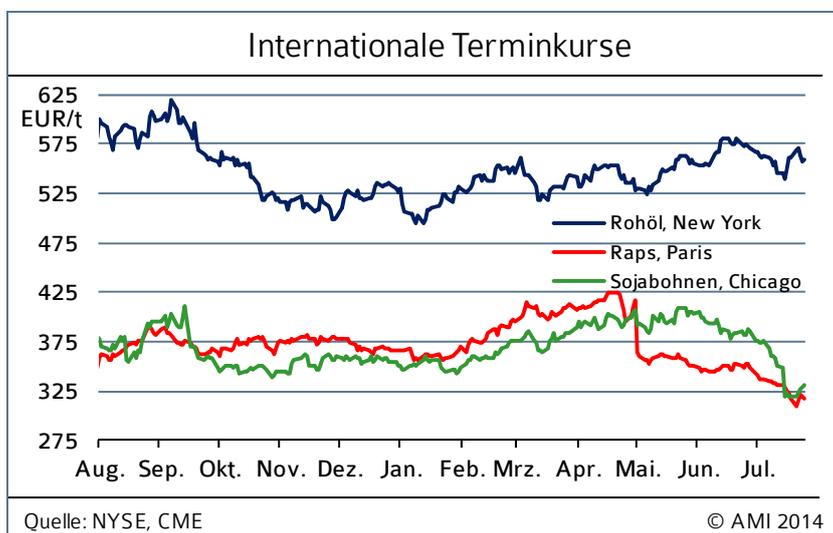
	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	306	192	633	617
Vorwoche	319	197	675	622

Quelle: AMI

**Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl**  
ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 22.07.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-260	270-280	84,21	85,29	141,20
> 100 t	240-265	265-295	VM: 84,00	86,67	143,40

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



## Raps

Mit Beginn der Rapsernte Mitte Juli haben die Rapspreise kräftig nachgegeben und bewegen sich mit 290 EUR/t auf einem Niveau wie zuletzt 2007. Aus der Ernte heraus wird flott abgeliefert, dem steht ein reges Kaufinteresse der Ölmühlen gegenüber.

## Rapsöl

Im Zuge rückläufiger Rohstoffpreise tendieren die Forderungen für Rapsöl sehr schwach und erreichten Ende des Monats ein Niveau wie zuletzt vor 4,5 Jahren. Da Sojaöl demgegenüber stabil bewertet wird, ist das Interesse an Rapsöl spürbar gestiegen, zumal weitere deutliche Preisnachlässe als eher unwahrscheinlich eingestuft werden.

## Rapspresskuchen

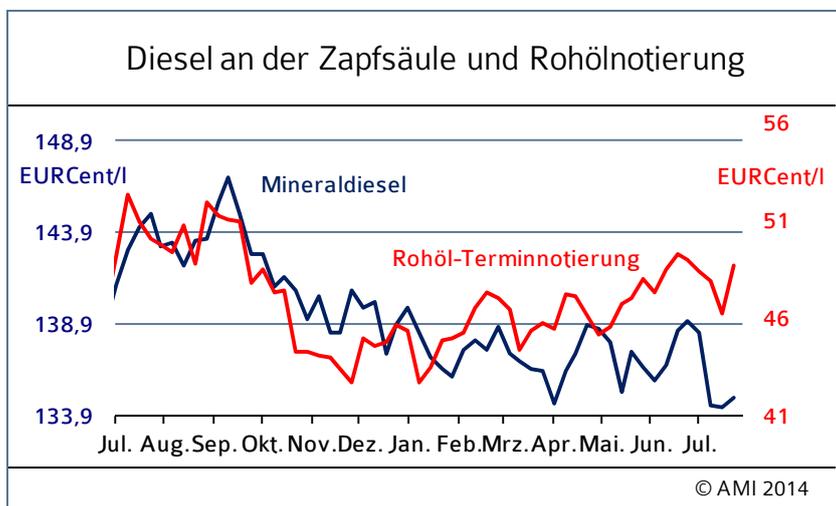
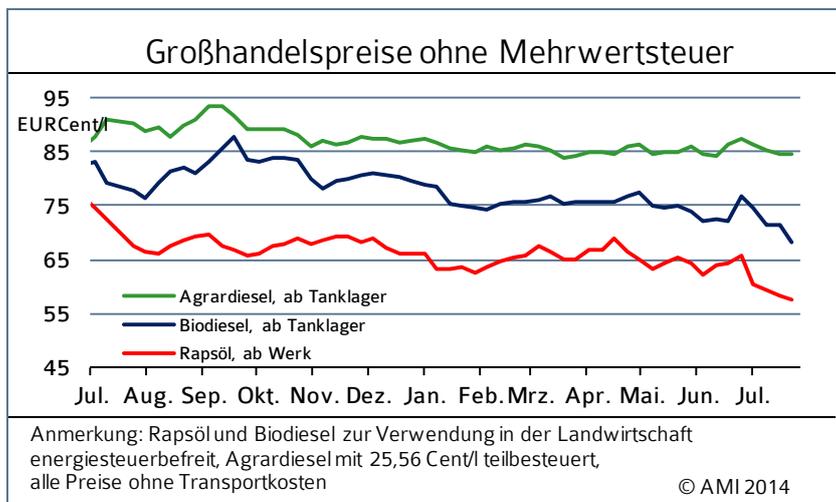
Mit den deutlich schwächeren Rapsschrotpreisen konnte auch für Rapspresskuchen im Juli nicht mehr so viel erzielt werden wie im Vormonat. Im Durchschnitt sackten die Forderungen auf 253 EUR/t ab und lagen damit 27 EUR/t unter dem Juni-Niveau. Das ist der niedrigste Stand seit 9 Monaten. Einzelne Anbieter reduzierten ihre Verkaufspreise um bis zu 30 EUR/t. Auf Großhandelsebene erzielte Rapspresskuchen zur Lieferung ab August 207 EUR/t und damit so wenig wie seit Januar 2012 nicht mehr. Das Kaufinteresse ist kaum gestiegen. Da im Juli 2014 hauptsächlich noch alterntiger Raps verarbeitet wurde, der rund 80 EUR/t über neuerntigem bewertet wurde, war die Verarbeitungsmarge besonders gering.

## Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen der dezentralen Ölmühlen für kaltgepresstes Rapsöl zur Verwendung als Futteröl pendeln sich bei 84 Cent/l ein und sind damit gegenüber Vormonat stabil. Rapsöl zur Abgabe an BHKWs kostete demgegenüber mit 85,30 Cent/l nur geringfügig mehr, war damit aber gegenüber Juni rund 1,4 Cent/l günstiger. Rapsextraktionsöl hat deutlich nachgegeben. Im Schnitt wurden im Juli 2014 rund 60,45 Cent/l verlangt und damit so wenig wie zuletzt im März 2010.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter [www.ami-informiert.de](http://www.ami-informiert.de)

# Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014							
in 1.000 t						kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	2014	2013
Biodiesel Beimischung	164,9	170,6	176,4	198,7	216,2	931,6	834,0
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	1,0	23,2
<b>Summe Biodiesel</b>	<b>165,0</b>	<b>170,8</b>	<b>176,5</b>	<b>198,9</b>	<b>216,5</b>	<b>932,6</b>	<b>857,2</b>
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1	-0,2	0,1	0,2	0,4
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	<b>165,1</b>	<b>171,0</b>	<b>176,7</b>	<b>198,7</b>	<b>216,6</b>	<b>932,9</b>	<b>857,6</b>
Dieselmotoren	2.713,2	2.645,7	3.027,3	2.974,6	3.040,5	14.374,0	13.696,2
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,5 %	6,1 %
<b>Biodiesel + Diesel + PÖL</b>	<b>2.713,4</b>	<b>2.646,0</b>	<b>3.027,6</b>	<b>2.974,7</b>	<b>3.040,9</b>	<b>14.375,2</b>	<b>13.719,8</b>
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,5 %	6,3 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	10,7	13,2	14,5	59,6	65,9
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	99,2	424,4	408,4
Bioethanol E 85	0,8	0,6	0,9	1,0	0,9	4,3	6,0
<b>Summe Bioethanol</b>	<b>93,9</b>	<b>83,8</b>	<b>86,4</b>	<b>107,8</b>	<b>114,5</b>	<b>487,5</b>	<b>479,3</b>
Ottokraftstoffe	1.427,7	1.364,9	1.564,1	1.533,9	1.600,9	7.491,8	7.360,8
<b>Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)</b>	<b>1.428,3</b>	<b>1.365,5</b>	<b>1.564,8</b>	<b>1.534,7</b>	<b>1.601,7</b>	<b>7.495,4</b>	<b>7.365,7</b>
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,1 %	5,5 %	7,0 %	7,1 %	6,5 %	6,5 %

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

Die Biodieselpreise haben im Juli um mehr als 7 Cent/l auf durchschnittlich 113 Cent/l kräftig nachgegeben. Verantwortlich für die deutlichen Preisrücknahmen waren vor allem die zeitweise stark rückläufigen Rohstoffpreise. So sind sowohl die Rapsöl- als auch die Sojaölpreise im Vormonatsvergleich deutlich gesunken. Die Dieselpreise standen ebenfalls aufgrund zwischenzeitlich schwächerer Rohölnotierungen unter Druck, haben allerdings weniger stark nachgegeben.

## Tankstellenpreise

Mineralischer Diesel ist an der Zapfsäule im Juli etwas günstiger geworden. Die größten Preisrücknahmen gab es dabei zu Monatsbeginn. Ende Juli kostete Diesel mit 135 Cent/l rund 3 Cent/l weniger als Anfang des Monats.

## Verbrauch

Der Biokraftstoffverbrauch ist im Mai 2014 kräftig gestiegen, zum Teil auf den höchsten Stand seit Jahren. Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung hat erneut gegenüber Vormonat und Vorjahresmonat deutlich zugelegt. Mit 216.000 t wurden knapp 8 % mehr verbraucht als im April 2014 und 13 % mehr als im Mai 2013. Das war außerdem so viel wie zuletzt im August 2012. Biodiesel als Reinkraftstoff wurde, wenn auch mit nur 250 t auf sehr geringem Mengenniveau, ebenfalls etwas mehr nachgefragt als im Vormonat. Im Mai 2013 war es allerdings noch fast das Zehnfache. Die Dieselnachfrage war nach Angaben der BAFA im Mai 2014 so hoch wie seit November 2013 nicht mehr mit einem Anstieg gegenüber Vormonat um 2 %. Aufgrund der größeren Nachfrage nach Biodiesel zur Beimischung wuchs der Biokraftstoffanteil am Gesamtverbrauch auf über 7 % deutlich und damit auf ein 18-Monatshoch. Auch der Einsatz von Bioethanol ist im Mai 2014 stark gestiegen und erreichte mit 114.500 t sogar fast 4-Jahreshoch. Gegenüber Vorjahresmonat war das ein Anstieg von rund 6 %. Pflanzenöl fand indes auch im Mai 2014 weiterhin kaum Beachtung als Kraftstoff.

# Schlaglichter

## Weniger Biosprit in der EU nachgefragt

Die Nachfrage nach Biokraftstoffen hat in der Europäischen Union erstmals abgenommen. Wie Euroobserver, ein Konsortium von Förderagenturen zugunsten erneuerbarer Energien, mitteilte, verringerte sich der Verbrauch im vergangenen Jahr gegenüber 2012 um etwa 1 Megatonne Erdöläquivalent (Mtoe) oder 6,8 % auf 13,62 Mtoe. Euroobserver führt dies vor allem auf die Verringerung der Beimischungsziele in Spanien sowie auf die Einführung der vollen Biodieselsbesteuerung in Deutschland zurück. In der Bundesrepublik, dem wichtigsten Biospritproduzenten in der EU, schrumpfte das

Interesse an Biodiesel um 10,8 % auf 1,95 Mtoe, während sich außerdem die Nachfrage nach Bioethanol um 3,4 % auf 0,78 Mtoe verringerte. In einer Reihe von weiteren Ländern, beispielsweise Frankreich, Österreich und Belgien, blieben die Beimischungsanteile stabil, während Großbritannien, Dänemark und andere diese ausweiteten - Schweden sogar auf den europäischen Spitzenwert von 11 %. Frankreich, die Nummer zwei am europäischen Markt, verzeichnete eine Steigerung des Biodieselsatzes um 1,0 % auf 2,29 Mtoe; allerdings sank auch dort der Ethanolbedarf, nämlich um 5,6 % auf

0,39 Mtoe. Der EU-weite Gesamtrückgang ist laut Euroobserver ausschließlich auf eine geringere Nachfrage nach nicht zertifiziertem Biosprit zurückzuführen, denn der Verbrauch von Ware mit Nachhaltigkeitsiegel stieg im Jahresvergleich um 0,1 Mtoe oder 0,8 % auf 11,8 Mtoe. Unter dem Strich kletterte der Anteil von zertifiziertem Biotreibstoff am Gesamtbiospritverbrauch hierdurch um 6,7 Prozentpunkte auf 86,5 %. Spanien, Finnland, Bulgarien, Griechenland, Zypern und Malta waren Euroobserver zufolge im vergangenen Jahr dabei, wirksame Zertifizierungssysteme aufzubauen. (AgE)

## 1. Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG) – Tagungsprogramm online

Die zunehmende Diversifizierung der (Bio-) Kraftstoffe bedingt die ebenso zunehmende Vielfalt in der Kraftstoff-Forschung. Die 1. Tagung der Fuels Joint Research Group bietet die Plattform für die Vorstellung und Diskussion aktueller Forschungsergebnisse u. a. zu Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Kraftstoff-Komponenten, dem Motor und dem Motorenöl sowie der Abgasnachbehandlung. Der Klimaschutz ist die herausragende gemeinsame Herausforderung, der sich die Fahrzeug- und Mineralölindustrie stellen müssen. Biokraftstoffe sind bis auf Weiteres, gemessen an allen anderen Energieversorgungs-konzepten, insbesondere im Schwerlastverkehr, die einzige und zudem

auch ressourcenschonende Alternative in der Europäischen Union. Aktuell gewinnen aber auch Fragen der strategischen geopolitischen Ausrichtung und Diversifizierung zur Sicherung der Mobilität an Bedeutung. Auch Biokraftstoffe können hierzu einen wachsenden Beitrag leisten. Diese müssen als Voraussetzung für den Marktzugang in die EU nicht nur eine umfassende Nachhaltigkeitszertifizierung, beginnend mit der Rohstoffproduktion des jeweiligen Herkunftslandes, durchlaufen, sondern ebenso naturgemäß die motortechnische Eignung im Lichte stetig steigender emissionsrechtlicher Anforderungen erfüllen. Die Tagung wendet sich an Verbände und Vertreter der Mineralöl- und Biokraftstoffwirt-

schaft sowie der Fahrzeugindustrie, technisch/wissenschaftliche Experten, Promovierende und Studenten. Die Tagung ist die ideale Plattform für den fachlichen Austausch, um Ideen und Lösungsmöglichkeiten zu den heutigen und zukünftigen Herausforderungen in einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren. Die Tagung findet statt am 24. und 25. September 2014 in Braunschweig. Programm und weitere Informationen unter:

[www.fuels-jrg.de/tagung-24-25-09-14.html](http://www.fuels-jrg.de/tagung-24-25-09-14.html)

Die UFOP ist Mitveranstalter der Tagung, um schließlich auch die im Rahmen der UFOP-Projektförderung erzielten wissenschaftlichen Ergebnisse einem Fachpublikum bekannt zu machen.

## Meilenstein für nachhaltigen Luftverkehr

Seit Juni verfügt der Luftverkehr über die Möglichkeit, mithilfe von Kraftstoff auf Saccharid-Basis klimafreundlich zu fliegen. Die Zertifizierungsorganisation ASTM hat den von Amyris, einem amerikanischen Start-up-Unternehmen, gemeinsam mit TOTAL entwickelten Kraftstoff Farnesene nach einem strengen Testverfahren für die Verwendung in der zivilen Luftfahrt zugelassen. In dem Direct Sugar to Hydro Carbon (DSHC) ge-

nannten Verfahren werden Saccharide (C5- und C6-Zucker) aus unterschiedlicher Biomasse durch Fermentation von Hefen direkt in reine Kohlenwasserstoffe umgewandelt. Die Technologie hat bereits industrielle Größenordnung erreicht. Farnesene wird in einer ersten Anlage mit einer Jahreskapazität von 30 Mio. Litern in Brotas, Brasilien produziert. Dieses Fermentationsprodukt wird dann in chemischen Standardverfahren weiter-

verarbeitet und kann als Farnesane, dank der jetzt erfolgten ASTM-Zertifizierung, als biobasierte Kerosinkomponente dem Flugkraftstoff JET-A1 bis zu 10 Volumen% beigemischt werden. Grundsätzlich können auch höhere Zucker (Polysaccharide wie u. a. Zellulose) genutzt werden, die aus ökologischer und ökonomischer Sicht große Potenziale bieten. Hierauf werden Amyris und TOTAL jetzt Ihre gemeinsame Entwicklungsarbeit konzentrieren.

# Schlaglichter

## VDB: Nach Kabinettsentscheidung: Biokraftstoffindustrie rechnet mit Absatzeinbruch

Die deutsche Biokraftstoffindustrie rechnet für das Jahr 2015 mit einem Absatzeinbruch in Deutschland, sollte es bei dem heute im Bundeskabinett verabschiedeten Gesetzesentwurf für die zukünftige Biokraftstoffgesetzgebung bleiben. In der Folge wird der Verbrauch von fossilem Erdöl steigen. „Die jetzt vom Kabinett beschlossene Gesetzesänderung fällt zwar besser aus als zunächst befürchtet, ist aber in wesentlichen Punkten weiter unzureichend“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Bisher wurden Biokraftstoffe gefördert, indem ein bestimmter Anteil des in den Verkehr gebrachten Kraftstoffs Biokraftstoff sein musste. Ab dem Jahr 2015 kommt es nicht mehr auf die Menge an Biokraftstoffen an, sondern auf die Einsparung von Treibhausgasemissionen, die von der Mineralölindustrie dadurch erreicht wird, dass sie Biodiesel und Bioethanol einsetzt. Zunächst war lediglich eine Senkung der Emissionen um 3 % vorgesehen, das Kabinett hat

sich heute auf 3,5 % geeinigt. Um einen Absatzeinbruch für Biokraftstoffe zu vermeiden, hatte die Biokraftstoffindustrie eine Treibhausgaseinsparung von 4 % gefordert. Deutschland ist in der Europäischen Union das einzige Land, das in der Biokraftstoffförderung diesen vollständigen Wechsel vornimmt. Der Kabinettsbeschluss wird im Herbst im Bundestag behandelt.

Durch die neue Regelung wird die Treibhausgaseinsparung eines Biokraftstoffs zum preisbestimmenden Merkmal. Deshalb haben die Biokraftstoffproduzenten in Deutschland große Anstrengungen unternommen, um Biodiesel und Bioethanol herzustellen, die noch geringere Emissionswerte haben. Schließlich werden diese optimierten Biokraftstoffe auch einen höheren Preis am Markt erzielen. Die deutschen Produzenten befürchten jedoch, dass sich dies nicht auszahlt, weil Biokraftstoffe mit falschen, zu hohen Angaben zur Treibhausgasreduktion den deutschen Markt ab dem Jahr 2015 über-

schwemmen. Deshalb fordern die Biokraftstoffhersteller, dass zusätzlich zu der bereits bestehenden Überprüfung der Nachhaltigkeit die Kontrollen der Treibhausgasreduktion deutlich verschärft werden. „Ohne entsprechende Kontrollen ist die Vorgabe für die Minderung der Treibhausgasemissionen anfällig für falsche Angaben“, sagte Baumann. Er forderte, dass besondere Kontrollen des Treibhausgaswertes für den deutschen Markt in einer Verordnung geregelt werden. „Kommt das Gesetz so, wie es der Entwurf jetzt vorsieht, dann steigen die Emissionen im Verkehrssektor, der Biokraftstoffeinsatz sinkt, und Deutschland verliert ein weiteres Stück seiner Energieunabhängigkeit. So würde aus der gewünschten Dekarbonisierung eine Karbonisierung“, sagte Baumann. Unverständlich sei zudem, dass Biokraftstoffe aus Tierfetten mit einem besonders niedrigen Treibhausgasausstoß in Deutschland nicht auf die Treibhausgasreduzierung angerechnet werden dürfen.

## Marktdaten 2013 für Bioethanol veröffentlicht – Neuester Trend: Preise für Bioethanol deutlich unter den Preisen für Benzin

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE) teilt mit, dass die Marktdaten 2013 für die heimische Produktion einschließlich Rohstoffeinsatz und Verbrauch der verschiedenen Kraftstoffsorten im Benzinmarkt vorliegen. Für 2014 erwartet der BDBE eine positive Entwicklung von Produktion und Verbrauch. Seit Dezember 2013 ist der Preis für Bioethanol gegen den Trend steigender Preise für fossiles Benzin deutlich gesunken.

### Produktion 2013

Die deutsche Bioethanolwirtschaft kann eine positive Bilanz ziehen, denn es wurden 672.028 Tonnen Bioethanol produ-

ziert, dies sind 9,6 % mehr als im Vorjahr. Die Produktion von Bioethanol aus Industrierüben stieg um 5,2 %, das entspricht einem Anteil von 40 % an der gesamten Bioethanolerzeugung. Insgesamt wurden ca. 2,8 Mio. Tonnen Industrierüben zu Bioethanol verarbeitet. Das entspricht einem Anteil von rund 11 % der deutschen Zuckerrübenenerzeugung.

### Verbrauch 2013

Der Absatz der Kraftstoffsorte Super E10 legte um 5,4 % zu und erreichte rund 2,8 Mio. Tonnen. 2013 erreichte die Sorte Super E10 im gesamten Benzinmarkt einen Anteil von rund 15 %. Der bereits mehrere Jahre anhaltende Trend eines

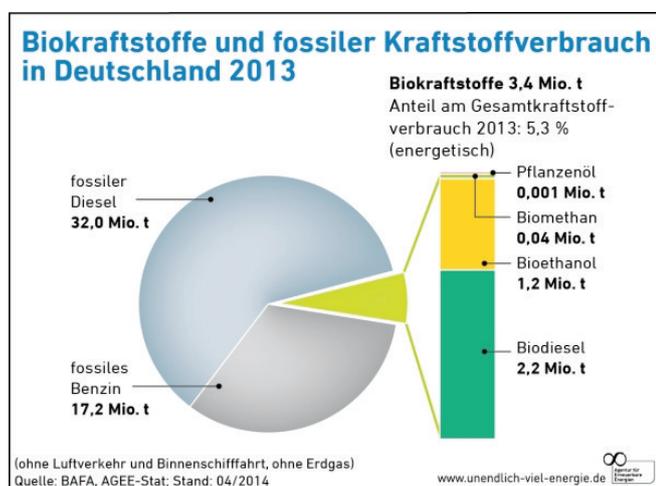
schrumpfenden Benzinmarktes setzte sich mit einem Rückgang um 0,4 % in 2013 fort. Aufgrund des gesunkenen Verbrauchs von Benzin insgesamt ging der gesamte Verbrauch von Bioethanol auf 1.206.144 Tonnen zurück.

### Preisentwicklung seit Ende 2013

Seit Dezember 2013 liegen die Preise für Bioethanol deutlich unter den Preisen für fossiles Benzin. Bereits im Frühjahr 2012 hatte der Preis für Bioethanol zeitweilig unter den Preisen für Benzin gelegen. Die derzeitige Entwicklung zeigt jedoch einen anhaltenden Trend mit einer Preisdifferenz von 93 EUR pro Kubikmeter im Juni 2014.

# Schlaglichter

## AEE: Mit Biokraftstoff in den Urlaub



Mit dem Ferienbeginn in mehreren Bundesländern wird auf Deutschlands Straßen in diesen Tagen der Ausnahmezustand wieder Normalität: Blechlawinen auf den Autobahnen, überfüllte Raststätten sowie hohe Benzin- und Dieselpreise zeugen davon, dass für Hunderttausende Bundesbürger die schönste Zeit des Jahres begonnen hat. Trotz aller einhergehenden Nachteile und Unannehmlichkeiten ist der private Pkw für die meisten Deutschen immer noch das Fortbewegungsmittel Nummer eins: Rund drei Viertel des Personenverkehrs in Deutschland leisten Pkw. „Beim Bemühen um mehr Erneuerbare Energien und weniger Treibhausgas im Verkehrssektor muss daher das Auto noch stärker in den Fokus genommen werden“, betont der Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Deutschland getankt, davon 2,2 Millionen Tonnen Biodiesel und 1,2 Millionen Tonnen Bioethanol. Bis zu 7 % Biodiesel können in Deutschland dem fossilen Kraftstoff beigemischt werden. Und mittlerweile haben immer mehr Besitzer von Benzinern gemerkt: E10, der Ottokraftstoff mit bis zu 10 % Bioethanol, lässt den Motor rund laufen und spart zudem Kosten. In Deutschland wird E10 in der Regel aus Energiepflanzen wie Getreide oder Rüben hergestellt.

Durch den Einsatz von Biokraftstoffen konnte 2013 in Deutschland der Ausstoß von rund 5 Millionen Tonnen an klimaschädlichen Treibhausgasen vermieden werden, und das bei einem Anteil der Biokraftstoffe von nur 5,3 % am gesamten Kraftstoffverbrauch. Mehr wäre möglich. Das zeigen Nachbarländer wie Frankreich und Österreich, wo der Biokraftstoffanteil

### Mehr wäre möglich

Biokraftstoffe sind im Verkehrssektor derzeit die einzige in größerem Maßstab verfügbare Alternative zum Erdöl. Eine Biokraftstoffquote regelt in Deutschland ihren Einsatz. So wurden im vergangenen Jahr rund 3,4 Millionen Tonnen Biokraftstoff in

knapp 7 % erreicht. Sehr viel weiter ist man in Brasilien, wo dem Ottokraftstoff bis zu 25 % Biokraftstoff beigemischt werden kann. Zudem sorgen dort die weit verbreiteten Flex-Fuel-Fahrzeuge dafür, dass Pkw mit wechselnden Treibstoffmischungen fahren und weitgehend auf fossilen Sprit verzichten können. Gleichzeitig hat das Land seine Anstrengungen zum verbesserten Schutz des Regenwaldes erhöht.

### Sparen statt schlucken

In Deutschland war der Anteil der Biokraftstoffe am Endenergieverbrauch in den vergangenen Jahren hingegen rückläufig. „Weil das Erdöl auf der Straße dominiert, wiegt die Mobilität schwer in unserem CO<sub>2</sub>-Gepäck“, unterstreicht Vohrer. Knapp ein Fünftel unseres CO<sub>2</sub>-Ausstoßes entfällt dem Umweltbundesamt zufolge auf den Verkehrssektor. Damit rangiert er an zweiter Stelle hinter den Emissionen der Energiewirtschaft und noch vor den Emissionen der privaten Haushalte. „Verbessern ließe sich die Klimabilanz unserer Mobilität durch mehr nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe im Tank. Noch besser wäre es, wenn der Biokraftstoff zudem in weniger durstige Motoren fließt und wir noch häufiger auf die energiesparenden öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen“, betont Vohrer.

#### 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.

