

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	44. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	303,67	299,23	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	337,00	336,00	↗
Rapsöl	690,00	655,00	↗
Rapsschrot	209,00	198,00	↗
Rapspresskuchen*	223,89	222,50	↗
Paris Rapskurs	329,25	323,75	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	114,85	113,36	↗
Rapsölkraftstoff*	140,33	138,50	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	83,98	84,05	↘
Diesel	130,51	131,21	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	81,12	82,09	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise im Zuge steigender Terminkurse fester, Abgabebereitschaft der Erzeuger kaum gestiegen, Nachfrage limitiert
- Wenig Umsätze am Kassamarkt
- Sojabohnen- und -schrotkurse mit kräftiger Aufwärtstendenz, knappes Inlandsangebot und Logistikprobleme treiben

Ölschrote und Presskuchen

- Rapspresskuchen im Oktober 2014 etwas günstiger als im Vormonat
- Sojaschrotpreise legen kräftig zu, wenig Umsätze am Kassamarkt, Nachfrage gering da Käufer gut gedeckt sind

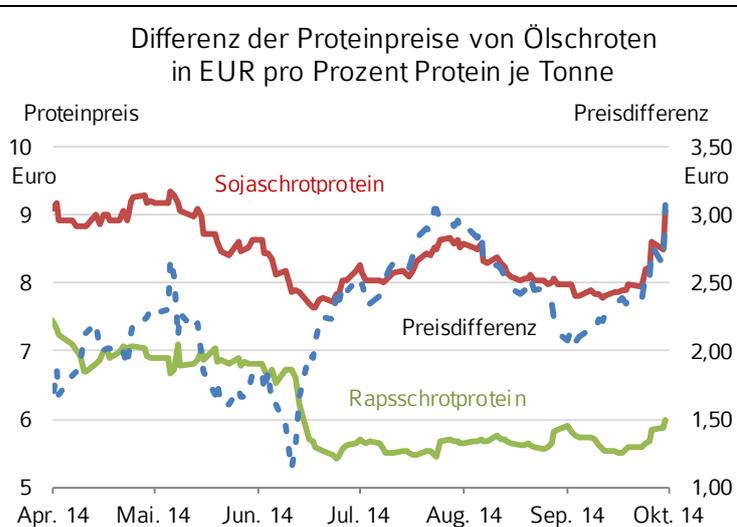
Pflanzenöle

- Feste Rohstoffkurse und knappes Angebot treiben Pflanzenölpreise. Rapsölpreise wurden kräftig angehoben, Käufer zeigen bei festen Preisen kaum noch Interesse
- Kaltgepresstes Rapsöl etwas preisgünstiger, Nachfrage stabil

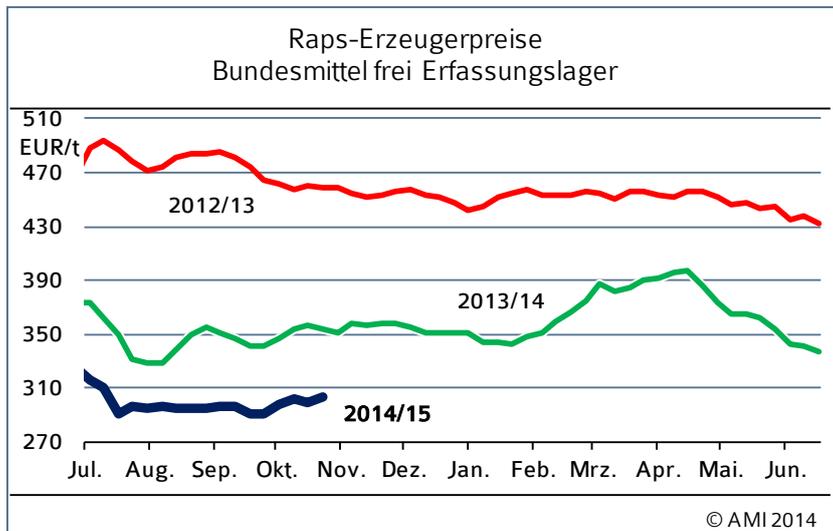
Biokraftstoffe

- Großhandelspreise für Biodiesel leicht fester, wenig Umsatz
- Interesse an Biodiesel beschränkt sich auf Lieferungen 2015

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 30.10.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	337	209	690	581
Vorwoche	336	198	655	563

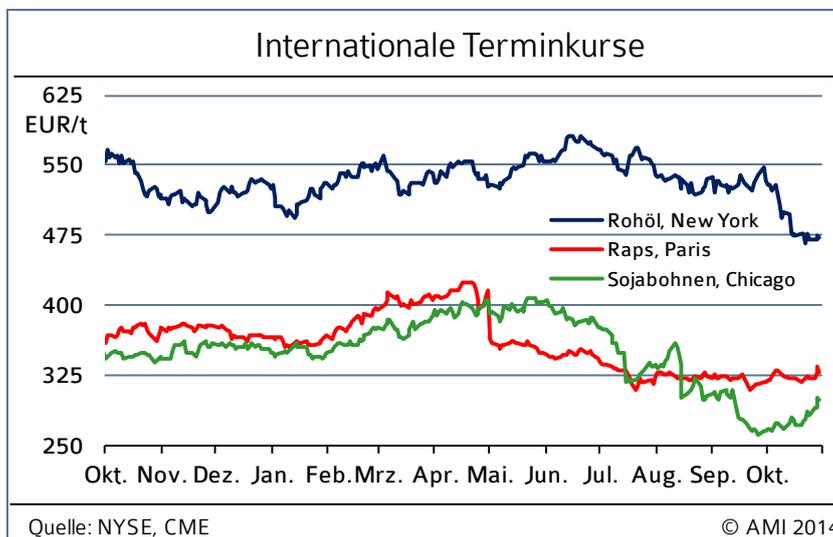
Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 21.10.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	215-240	220-240	78,38	79,75	140,33
> 100 t	220-235	215-235	VM: 79,60	81,00	138,50

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



Raps

Die zeitweise feste Entwicklung der Pariser Rapskurse hat auch die Preise am Kassamarkt höher getrieben, das Geschäft wurde allerdings kaum angekurbelt. Das Angebot ist im Laufe des Monats deutlich gestiegen, wenn auch nicht so umfangreich wie erwartet. Da die Verarbeitungsmargen zum Ende des Jahres schwinden, beschränkt sich das Kaufinteresse auf vordere Ware. Erzeuger sind allerdings daran interessiert, zu späteren Terminen zu verkaufen, da die Preise dort attraktiver sind. Vor diesem Hintergrund kommen Käufer und Verkäufer selten auf einen Nenner.

Rapsöl

Die Rapsölpreise haben Ende Oktober kräftig zugelegt, innerhalb einer Woche um mehr als 30 EUR/t. Dadurch kostet Rapsöl wieder deutlich mehr als Sojaöl. Prompte Ware ist weiterhin knapp, wird aber auch kaum nachgefragt. Das Interesse der Käufer ist aufgrund des kräftigen Preisanstiegs spürbar gesunken. Interesse besteht, wenn überhaupt, an Lieferungen Anfang 2015.

Rapspresskuchen

Die Forderungen der dezentralen Ölmühlen für Rapspresskuchen wurden im Oktober 2014, im Vergleich zum Vormonat, insgesamt leicht zurückgenommen. Vor allem im Direktgeschäft mit Landwirten wurden im Schnitt nur noch 223 EUR/t verlangt und damit 9 EUR/t weniger als im September 2014.

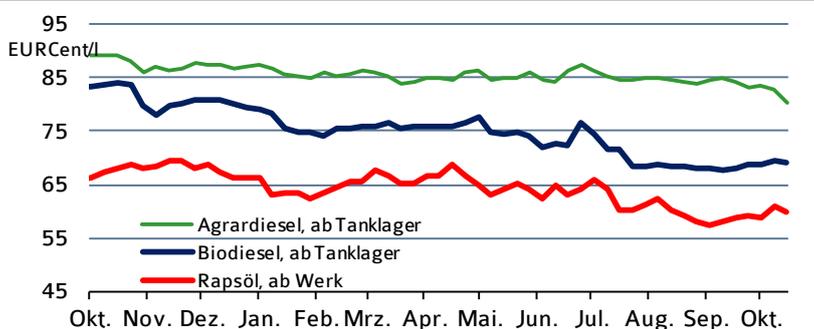
Kaltgepresstes Rapsöl

Im Vergleich zum Vormonat wurden mit durchschnittlich 76 Cent/l knapp 1 Cent/l weniger für kaltgepresstes Rapsöl verlangt. Dabei akzeptierten vor allem Großkunden das bisherige Preisniveau nicht mehr. Auch für Extraktionsöl wurde zuletzt weniger bezahlt. Fob Mühle kostete rohes Rapsöl im Schnitt 59,50 Cent/l und damit 1,60 Cent/l weniger als in der Vorwoche. Da war mit 61,10 Cent/l allerdings auch ein 15-Wochenhoch erreicht worden.

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

Biodiesel/min Diesel

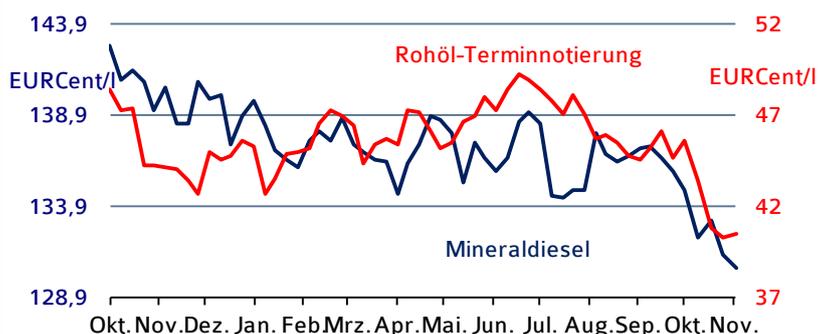
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuer, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2014

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2014

Großhandelspreise

Die Nachfrage nach Biodiesel war im Oktober regional unterschiedlich und entsprechend uneinheitlich entwickelten sich auch die Preise. Im Durchschnitt sind sie leicht um 1 Cent/l auf 114,80 Cent/l gestiegen. Das Angebot ist insgesamt ausreichend. Lieferungen im kommenden Jahr sind dabei gefragter als prompte Ware. Die Großhandelspreise für mineralischen Diesel haben im Zuge schwächelnder Rohölnotierungen im Monatsverlauf deutlich um mehr als 3 Cent/l auf 101,60 Cent/l nachgegeben.

Tankstellenpreise

Ein starker US-Dollar sowie ein voraussichtliches nachfrageüberschreitendes Angebot 2015 bescherten den Rohölkursen kräftige Verluste. Das belastet die Tankstellenpreise. Mineralischer Diesel an der Zapfsäule hat im Oktober mit 132 Cent/l fast 5 Cent weniger als im Vormonat gekostet.

Verbrauch

Anders als 2013 ist der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung zwischen Juli und August 2014 nur leicht gestiegen. Mit 205.300 t wurden knapp 1.700 t mehr nachgefragt. Im Vorjahr ist der Verbrauch im gleichen Zeitraum um fast 11 % auf 210.000 t gestiegen. Biodiesel als Reinkraftstoff wurde im August 2014 mit knapp 500 t immer noch auf verschwindend

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	kumuliert 2014	2013
Biodiesel Beimischung	164,9	170,6	176,4	198,7	216,2	187,1	203,6	205,3	1.527,6	1.423,6
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5	2,3	23,7
Summe Biodiesel	165,0	170,8	176,5	198,9	216,5	187,6	204,0	205,8	1.530,0	1.447,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1	-0,2	0,1	2,0	0,2	0,2	2,6	0,7
Summe Biodies. & PÖL	165,1	171,0	176,7	198,7	216,6	189,6	204,1	206,0	1.532,6	1.448,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.713,2	2.645,7	3.027,3	2.974,6	3.040,5	2.836,3	3.250,8	3.106,9	23.644,6	22.837,5
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,6 %	6,3 %	6,6 %	6,5 %	6,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.713,4	2.646,0	3.027,6	2.974,7	3.040,9	2.838,8	3.251,3	3.107,5	23.649,5	22.861,9
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,7 %	6,3 %	6,6 %	6,5 %	6,3 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	10,7	13,2	14,5	12,9	11,4	12,9	96,9	105,8
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	99,2	82,7	90,0	87,9	685,0	690,8
Bioethanol E 85	0,8	0,6	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	0,8	7,2	9,7
Summe Bioethanol	93,9	83,8	86,4	107,8	114,5	96,4	102,4	101,6	787,9	804,7
Ottokraftstoffe	1.427,7	1.364,9	1.564,1	1.533,9	1.600,9	1.548,6	1.706,9	1.612,6	12.360,0	12.221,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.428,3	1.365,5	1.564,8	1.534,7	1.601,7	1.549,4	1.707,8	1.613,3	12.366,0	12.229,2
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,1 %	5,5 %	7,0 %	7,1 %	6,2 %	6,0 %	6,3 %	6,4 %	6,6 %

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

geringem Niveau verbraucht, auch wenn das die größte Menge seit November 2013 ist. Der Verbrauch von Pflanzenöl als Kraftstoff ist mit 190 t gegenüber Vormonat gestiegen. Das ist nach Juni 2014 der höchste Wert seit Dezember 2012. Die Wettbewerbsfähigkeit von Rapsöl gegenüber Palmöl hat die Nachfrage der BHKWs angetrieben. Die Nachfrage nach Bioethanol war mit 101.550 t gegenüber Vormonat rückläufig. Und auch der Verbrauch von mineralischem Diesel ging im August zurück, so dass der Volumenanteil von Biokraftstoff wieder auf 6,6 % zulegen konnte.

Schlaglichter

EU-Regierungschefs bremsen weitere Dekarbonisierung des Verkehrssektors aus UFOP: Nachhaltigkeitszertifizierung ein Auslaufmodell?

Ohne eine Fortschreibung der für alle Mitgliedstaaten verbindlichen Ziele der Treibhausgasminde rung im Verkehrssektor befürchtet die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) den Ausstieg aus der bisher verfolgten Dekarbonisierungsstrategie im Verkehrssektor, das heißt den Ersatz fossiler Kraftstoffe durch Biokraftstoffe. Die UFOP sieht angesichts der Beschlüsse des EU-Rates die Fortsetzung der Biokraftstoffstrategie als das bis heute wichtigste Element der Treibhausgasminde rung über die Kraftstoffnutzung gefährdet. Die Beschlusslage stelle die Perspektive der europäischen Biokraftstoffindustrie nach 2020 in Frage, befürchtet der Verband.

Die Staats- und Regierungschefs der EU haben die EU-Kommission mit ihrem heutigen Beschluss aufgefordert, Instrumente und Maßnahmen für ein technologie neutrales Konzept zur Förderung der Emissionsminde rung und der Energieeffizienz im Verkehrsbereich nach 2020 weiter zu entwickeln. Die UFOP stellt besorgt fest, dass die bestehenden Erfolge der Biokraftstoffe damit nicht anerkannt werden. Der

Verband befürchtet eine Verschiebung der Prioritäten im Bereich der Forschung und Entwicklung, ohne dass im Zeitraum 2020 bis 2030 ein für den Klimaschutz spürbarer Entlastungsbeitrag geleistet wird. Die UFOP erinnert daran, dass Biokraftstoffe bereits mit der Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie bestimmte Treibhausgasminde rungs- und Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen müssen. Für die betroffenen Wirtschaftskreise in der Europäischen Union, aber auch in Drittstaaten haben diese Auswirkungen im Rohstoffanbau sowie bei Transport und Verarbeitung. Zu diesem Zweck hatte die EU-Kommission inzwischen 17 Zertifizierungssysteme zugelassen. Unter der aktuellen Beschlusslage des Rates, so die Befürchtung der UFOP, steht die Nachhaltigkeitszertifizierung vor dem Aus.

Erforderlich wäre vielmehr eine strategische Ausrichtung auf Basis der am Markt eingeführten Biokraftstoffe mit einer schrittweisen und technologieoffenen Erweiterung des Anteils erneuerbarer Energien aus vielfältigen Biomassequellen, aber auch aus nicht Biomasse basierter

Quellen. Dieser konkrete Beschluss fehle leider, kritisiert die UFOP. Die Politik habe zu hohe Erwartungen an den technischen Fortschritt. Diese sollten sich an den Erfahrungen der Vergangenheit messen und nicht an den Versprechungen der Zukunft. Tatsache ist, dass neue Technologien in der Regel mit höheren Kosten verbunden sind und dadurch bei vielen Verbrauchern Akzeptanzschwierigkeiten zu erwarten sind.

Die ebenso beschlossene Ermächtigung der Mitgliedstaaten, den Verkehrssektor in das Emissionshandelssystem einzubeziehen, wird vermutlich zu einer Zersplitterung des europäischen Ansatzes für eine Dekarbonisierungsstrategie führen. Demgegenüber wird heute mit der Förderung von Biokraftstoffen und anderer erneuerbarer Energiequellen ein konkreter und wirksamer Beitrag zur Diversifizierung auf Basis erneuerbarer und zur Reduzierung fossiler Ressourcen geleistet. Die Beschlusslage bedeutet jedoch für die betroffenen Wirtschaftskreise ein Warnsignal sich mit der Technologieentwicklung und Neuinvestitionen für die Erschließung neuer Biomasseressourcen weiter zu befassen.

Biokraftstoffe in der Landwirtschaft sind preisgünstiger

Der Deutsche Bauernverband (DBV) und die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) weisen auf den zuletzt gewachsenen Preisvorteil von Biodiesel und Rapsölkraftstoff im Vergleich zum mineralischen Agrardiesel hin. Biodiesel kostet den Landwirt derzeit durchschnittlich ca. 75 Cent je Liter, Agrardiesel ca. 90 Cent je Liter, jeweils unter Berücksichtigung der Energiesteuererstattung. Bei Rapsölkraftstoff ist der Preisunterschied tendenziell noch höher. Angesichts absehbar gut versorgter Agrarmärkte bleibt der Einsatz von Biokraftstoffen nach Einschätzung von DBV und UFOP auf absehbare Zeit wirt-

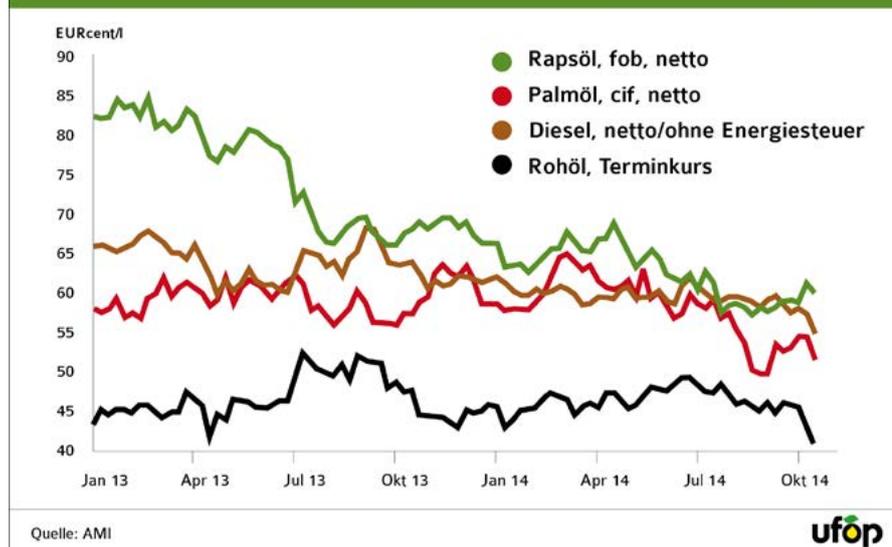
schaftlich vorteilhaft. Vor diesem Hintergrund begrüßen und unterstützen DBV und UFOP die aktuell gestartete Initiative „RapsTrak200“ der bayerischen Landesregierung. Mit dieser Förderung werden die Mehrkosten bei der Anschaffung von rapsölbetriebenen Traktoren kompensiert. DBV und UFOP hoffen, dass weitere Bundesländer mit ähnlichen Initiativen nachziehen werden. Beide Verbände fordern seit 2013 ein Marktanreizprogramm für Biokraftstoffe in der Landwirtschaft und wollen Impulse für die Markteinführung moderner Motorteknologien und den Aufbau regionaler Wertschöpfungskreisläufe geben. DBV und

UFOP haben dem Bundesumweltministerium vorgeschlagen, ein solches Marktanreizprogramm für Biokraftstoffe in der Landwirtschaft auch in das von Bundesumweltministerin Hendricks angestoßene Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 aufzunehmen. Die UFOP bietet folgenden Informationsservice: Preisentwicklung (Großhandelsstufe) wird wöchentlich aktualisiert: <http://www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel-preis/>
Datenbank Schlepperfreigaben für Biodiesel: <http://www.ufop.de/schlepperfreigabe/>
Weitere Informationen zum RapsTrak200-Programm: <http://www.tfz.bayern.de/rapstrak200>

Schlaglichter

Auch mit Biokraftstoffen – Lager für Getreide, Ölsaaten und Pflanzenölquellen über

PFLANZENÖLPREISE NÄHERN SICH MINERALÖLPREISEN



Mit großer Sorge verfolgt die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) die aktuelle Berichterstattung zur Lage auf den wichtigsten Agrarrohmstoffmärkten. Seit Monaten tendieren die Preise nach unten. Die landwirtschaftlichen Erzeuger spüren diese Entwicklung deutlich. Obwohl beim Raps mit durchschnittlich 4,5 Tonnen je Hektar Rekorderträge eingefahren wurden, kompensiert der Mehrertrag nicht vollständig den Preisrückgang, stellt die UFOP fest.

Während die Verwendung von Rapschrot für die Tierernährung, wengleich zu niedrigen Preisen, stetig abläuft, nähern sich die Preisnotierungen für Pflanzenöle an den internationalen Märkten zunehmend den Preisen für fossiles Rohöl bzw. Dieselmotorkraftstoff an. Der europäische Biokraftstoffmarkt ist folglich mit einem Absatz von etwa 11 Mio. Tonnen Biodiesel in 2014, der nach Schätzung der UFOP in gleicher Größenordnung auch 2015 zu erwarten ist, ein dringend notwendiger Marktpuffer, um diese negative Preisentwicklung abzufedern. Der Preis für Rapsöl bestimmt mit über 40% Rohstoffanteil maßgeblich den Erzeugerpreis.

Trotz der weltweit zu beobachtenden Rekordernten bei Getreide, Mais und Ölsaaten werden bestimmte Nicht-Regierungsorganisationen nicht müde, die Biokraftstoffbranche und die Biokraftstoffpolitik sachlich undifferenziert anzuprangern, kritisiert die UFOP. So kürzlich die von OXFAM veröffentlichte Behauptung, dass die Bundesregierung mit der Anhebung der Treibhausgasminderungspflicht zum 1. Januar 2015 von 3 auf 3,5 Prozent die Hungerbekämpfung und den Klimaschutz der deutschen Biospritbranche opfere. Durch die auszugswise Wiedergabe der Beschlussfassung des Deutschen Bundestages erfährt der Leser aber nicht, dass die Treibhausgas-Minderungspflicht für die Jahre ab 2017 um 0,5 auf 4 Prozent und für die Jahre ab 2020 von 7 Prozent auf 6 Prozent gesenkt wurde. Mit der Aussage, dass die 0,5-Prozent Erhöhung einer Anbaufläche von 250.000 Hektar entsprechende, wird erneut die imaginäre Tank-Teller-Debatte befeuert. Oxfam nimmt zu der negativen Preisentwicklung an den internationalen Agrarmärkten keine Stellung. Der Preissturz bei den Rohstoffmärkten ist allenthalben an den Preisen in den Regalen des Lebensmitteleinzelhan-

dels abzulesen. Die FAO weist dagegen daraufhin, dass in den vergangenen Jahren auch die Landwirtschaft in Entwicklungsländern von steigenden Lebensmittelpreisen profitiert hatte, um Investitionen in die Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion zu finanzieren.

Die UFOP betont, dass der Anteil der Hungernden zwar nach Angaben der FAO auf 805 Millionen gesunken sei, gemessen an der Weltbevölkerung von 7,2 Milliarden Menschen, aber immer noch viel zu hoch ist. Die Versorgung der Menschheit mit ausreichend Nahrungsmitteln ist ein Menschenrecht und zudem nicht eine Frage der Verfügbarkeit. Viel zu hoch sind bis heute die Verluste nach der Ernte und im Lager in Entwicklungsländern und zu gering folglich der Anteil, der schließlich auf den Teller ankommt. Schlechte Regierungsführungen und der regional inzwischen spürbare Klimawandel verschärfen die Versorgungssituation gerade in Entwicklungsländern. Insofern tragen auch Biokraftstoffe dazu bei, nicht nur Mengen und Preise zu puffern, sondern auch dem Klimawandel zu begegnen, bekräftigt die UFOP.

In Deutschland werden auf ca. 1,4 Mio. Hektar Raps angebaut. Davon dienen etwa 1 Mio. Hektar der Rohstoffproduktion zur Herstellung von Biodiesel. Bei einer Erntemenge in 2014 von etwa 6,3 Mio. Tonnen entstehen hieraus ca. 2,5 Mio. Tonnen Biodiesel und 3,7 Mio. Tonnen Rapschrot. Letzteres ersetzt wiederum, gemessen an der Eiweißqualität, über 1 Mio. Hektar Sojaanbau in Südamerika. Auf diesen Flächen können Nahrungsmittel angebaut werden. Die Kombinationsnutzung von Raps zur Herstellung von Rapsöl und Futtermittel macht diesen Rohstoff zu einer auch ökonomisch tragenden Kultur in getreidereichen Fruchtfolgen.

Schlaglichter

3. BBE/UFOP-Fachseminar „Nachhaltige Biokraftstoffe“ am 4. Dez. 2014 in Berlin

Mit seiner Beschlussfassung vom 9. Oktober 2014 zur 12. Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes hat der Bundestag noch wichtige Änderungen gesetzlich verankert. Diese betreffen die Anpassung, d.h. leichten Anhebung der THG-Minderungsverpflichtung für die Jahre 2015 und 2016 sowie die Absenkung für die Zeit ab dem Jahr 2017. Überdies wurden Regelungen für die unternehmensindividuelle Berechnung der THG-Verpflichtung sowie für die Berücksichtigung des technischen Fortschritts beschlossen und die Option den Anwendungsbereich dieses Gesetzes um weitere Kraftstoffe zu erweitern. Neu geregelt werden ebenfalls die Bestimmungen für die Anrechnung der Quotenübertragung sowie der Pönalezahlung im Falle der Nichterfüllung und die Berichterstattungspflicht der nachweispflichti-

gen Unternehmen. Insgesamt kommen auf die betroffene Wirtschaftskette zum Teil erheblich geänderte bzw. neue Verwaltungs- und Dokumentationsanforderungen zu. Im Rahmen des vom Bundesverband BioEnergie (BBE) und der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) angebotenen 3. Fachseminars „Nachhaltige Biokraftstoffe“ stellen Experten der zuständigen Bundesverwaltungen die geänderten und neuen Regelungen vor, so dass bestenfalls die betriebliche Umsetzung der gesetzlichen Änderungsvorschriften möglichst unproblematisch und ohne Verzug erfolgen kann. Das Fachseminar richtet sich an alle Unternehmen der Wertschöpfungskette, beginnend mit der Rohstoffproduktion über die Erfassung der Rohstoffe bzw. Abfallerfassung bis hin zu den Biokraftstoffherstellern sowie den

zuständigen Behörden/Länderdienststellen und Zertifizierungsstellen. Das Seminar ist zugleich eine ideale Plattform die Diskussion hinsichtlich des zukünftigen Abstimmungs- und Handlungsbedarfs Stufen übergreifend anzustoßen und Erfahrungen auszutauschen. Verbindlich angemeldete Teilnehmer können zur Vorbereitung der Referenten vorab konkrete Fragen an UFOP oder BBE senden, um eine hohe „Zielschärfe“ der Vorträge und Diskussionsbeiträge zu erreichen. Beide Verbände möchten hierdurch einen möglichst praxisnahen Bezug der Seminarinhalte sicherstellen. Das Fachseminar findet am 4. Dezember 2014 in Berlin statt. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, es gilt die Reihenfolge der Anmeldungseingänge. Weitere Informationen unter www.fachseminar-nachhaltigkeit.de

1. Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG)

Im Rahmen eines breit angelegten Themenspektrums befassten sich die Teilnehmer der ersten Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG) mit den Herausforderungen, die an zukünftige Mobilitätsstrategien gestellt werden. Unter dem Leitthema „Kraftstoffe für die Mobilität von morgen“ wurden Konzepte und Ergebnisse, beginnend bei der Entwicklung regenerativer Kraftstoffe, über deren Interaktionen zwischen Kraftstoffgemischen und Motor, bis hin zum Adaptionsbedarf bei Abgasbehandlung und Emissionswirkung, vorgestellt und diskutiert. Zu Beginn der Tagung stellten Professor Dr. Stefan Pischinger, RWTH Aachen und Professor Dr. Wolfgang Steiger, Volkswagen AG, Forschungsansätze und Ergebnisse zur Entwicklung maßgeschneiderter Biokraftstoffe aus Biomasse sowie grundsätzliche Aspekte für eine nachhaltig ausgerichtete Mobilität vor. Den Experten zufolge wird der Verbrennungsmotor noch lange die beherrschende Antriebstechnik auf den Straßen sein. Allerdings werden sowohl in der Biokraftstoffentwicklung die Anforderungen im Zusammenhang mit den stetig

steigenden emissionsrechtlichen Anforderungen zunehmen, zugleich müssten mit Blick auf den Klimaschutz und die CO₂-Minderungsvorgaben politisch motivierte Anforderungen berücksichtigt werden, die nur mit einer Kombination aus Verbrennungsmotor und elektrischem Antrieb (Hybrid) zu erfüllen sind. Im Ergebnis kommt es auf die Effizienz der jeweiligen Antriebsoptionen in ihrer Kombination an, um sowohl die kundenseitig geforderte Erwartung an das Fahrzeug als auch die umweltpolitisch motivierten Sachzwänge in Einklang zu bringen. Dieser thematische Ansatz durchzog die weiteren Sektionen dieser Tagung. Beleuchtet wurden neben den Optionen im Bereich der Elektrochemie zur Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen ebenso die Anwendung alternativer Kraftstoffe in der Luftfahrt sowie die Forschungsschwerpunkte, die aktuell am deutschen BiomasseForschungszentrum (DBFZ) durchgeführt werden. Einen besonderen Schwerpunkt nahmen Themenstellungen zur motorischen Wechselwirkung zwischen Kraftstoff und Abgasnachbehandlung sowie die hiermit

einhergehenden Emissionen und Umweltwirkungen ein. Gerade dieses Spannungsfeld bestimmt heute die Forschung und Entwicklung in der Fahrzeugindustrie und in der Wissenschaft. Deutlich wurde, dass diese Forschungsaktivitäten, soweit möglich, auf Synergieeffekte abzielen, um nicht zuletzt die emissionsrechtlichen Vorschriften und hiermit vorgegebenen Fristen erfüllen zu können. Gewinner dieser Entwicklungsstrategie über EURO 0 bis heute EURO 6 ist vor allem der Verbraucher. Ohne Performanceverlust werden, jedenfalls bisher, Erwartungen an den Fahrzeugkomfort, Leistung und Umweltschutz vereint. Auch wenn die Chemie und Reaktionskinetik nicht in allen Details, vor allem bei Kraftstoffgemischen, bestehend aus fossiler und biogener Komponente, bekannt ist, haben heute moderne EURO 5- und EURO 6-Motoren eine eher luftreinigende Wirkung in Innenstädten.

Die Vorträge sind zusammengefasst in einem Tagungsband, der über die Homepage der FJRG (www.fuels-jrg.de) unter „Publikationen“ bestellt werden kann.

Schlaglichter

UFOP begrüßt Beschluss des Bundestages zur Anpassung der Treibhausgasmin- derungs- und Berichtspflicht

Der Deutsche Bundestag hat heute mit einigen Änderungen den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Einführung der Treibhausgasminderungspflicht verabschiedet. Die Änderungen an der aus dem Jahr 2009 bestehenden Regelung der Treibhausgasquoten betreffen vor allem den Wert der von der Mineralölwirtschaft nachzuweisenden Treibhausgasminderung gegenüber dem Vorjahr (Dekarbonisierung). Diese beträgt für die Jahre 2015 bis 2017 3,5 Prozent, 4 Prozent für 2017 bis 2020 und ab dem Jahr 2020 6 Prozent. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) begrüßt die um 0,5 Prozent erhöhte Verpflichtung für die ersten beiden Jahre. Vor dem Hintergrund der Sicherung des bisherigen Biokraftstoffanteils wertet der Verband diesen Beschluss als einen Schritt in die richtige Richtung, der jedoch mit 4 Prozent im Sinne des Klimaschutzes im Transportsektor hätte mutiger ausfallen können. Dieser UFOP-Forderung wollte sich der Bundestag jedoch nicht anschließen.

Mit der Einführung der Treibhausgasminderungspflicht wird erstmals die Summe der Treibhausgasemissionen von der Stufe der Biomasseproduktion bis zur Verarbeitung und Biokraftstoffherstellung den Marktzugang bestimmen. Die Treibhausgas- bzw. Ressourceneffizienz

wird zum Wettbewerbsfaktor. Der zu erwartende Biomasserohstoff- und Energieeffizienzgewinn in der Verarbeitung führt folglich zu einem verminderten physischen Biokraftstoffbedarf zur Erfüllung der Treibhausgasminderungspflicht. Die UFOP kritisierte in diesem Zusammenhang, dass die stark voneinander abweichenden Bedarfsschätzungen aus dem Kreise der Wirtschaft eine sachgerechte Anpassung der Treibhausgasminderungspflicht verhindert haben. Die UFOP begrüßt, dass die Bundesregierung mit diesem Gesetz verpflichtet wird, im Turnus von zwei Jahren dem Bundestag zu berichten, so dass eine Überprüfung der Treibhausgasminderungsvorgaben und damit auch eine sachgerechte Neufestsetzung möglich ist.

Die UFOP erinnert daran, dass sich der Biodiesel- und Pflanzenölkraftstoffabsatz seit 2007 praktisch halbiert hat. Wurden 2007 noch ca. 4 Mio. Tonnen Pflanzenölkraftstoffe abgesetzt und damit etwa 13 Prozent des Dieselmotorkraftstoffbedarfs ersetzt, waren es im Jahr 2013 nur noch ca. 2,1 Mio. Tonnen Biodiesel. Ziel der Überprüfung muss es sein, dass unter Berücksichtigung der durch die jeweiligen Kraftstoffnormen vorgegebenen Beimischungsobergrenzen das Treibhausgasreduktionspotenzial durch die Verwendung von Biokraftstoffen mög-

lichst ausgeschöpft wird. Aus Sicht der UFOP ist ebenso von Bedeutung, dass Deutschland bereits eine Regelung geschaffen hat, die die Verwendung von Erneuerbaren bzw. Biokraftstoffen ab dem Jahr 2020 vorsieht.

Die UFOP betont, dass die mit dem Gesetz verbundene Stärkung der freiwilligen Zertifizierungssysteme allerdings nicht die aus der Sicht der Biokraftstoffwirtschaft erforderliche bisher ordnungsrechtlich verankerte Kontrolle im Rahmen der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfallölen ersetzt. Diese hat sich grundsätzlich bewährt und hätte beibehalten werden müssen. Nun liegt die Verantwortung bei der EU-Kommission, die diese Zertifizierungssysteme zulässt. Die UFOP sieht die Kommission gefordert die heute 17 zugelassenen Systeme kritisch im Rahmen der Wiederzulassung zu prüfen, damit sich nicht unterschiedliche Zertifizierungsanforderungen zu einem Wettbewerbsvorteil entwickeln können. Denn von der Qualität der Zertifizierung hänge schließlich auch die öffentliche Akzeptanz von Biokraftstoffen ab. Biokraftstoffe nehmen hier eine Vorreiterrolle ein, wenn die Politik im Rahmen der Bioökonomie auch die stoffliche Nutzung nachwachsender Rohstoffe vorantreiben will.

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.**

