

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	49. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	303,67	299,23	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	333,00	339,00	↘
Rapsöl	656,00	670,00	↘
Rapsschrot	215,00	214,00	↗
Rapspresskuchen*	223,41	222,50	↗
Paris Rapskurs	337,00	344,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	114,87	115,27	↘
Rapsölkraftstoff*	136,00	140,33	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	76,48	80,76	↘
Diesel	123,05	126,00	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	66,88	74,09	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapsangebot am Kassamarkt ist mit zunehmender Nachfrage nicht mitgewachsen
- Erzeuger warten Entwicklung der Rapsfeldbestände ab und verlagern Kontraktabschlüsse zur Ernte 2015 ins nächste Jahr
- Sojabohnen- und -schrotkurse schwanken kräftig, knappe US-Schrotversorgung wegen Logistikproblemen beschert Gewinne

Ölschrote und Presskuchen

- Preise für Rapspresskuchen im November 2014 leicht schwächer
- Sojaschrotpreise geben zum Monatsanfang kräftig nach, bleiben aber deutlich über Vormonatslinie

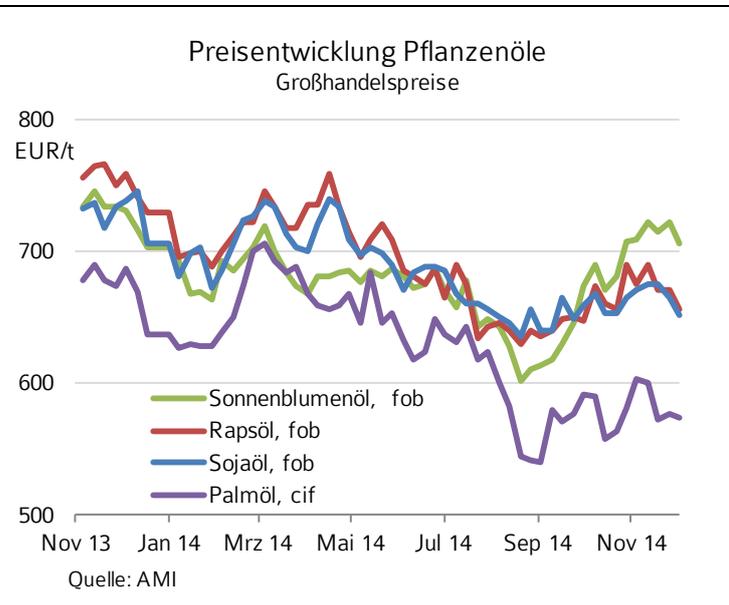
Pflanzenöle

- Sturzflug der Rohölkurse setzt Pflanzenölpreise unter Druck, kräftige Preisschwankungen schrecken Käufer ab
- Preisrückgang kurbelt Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl an

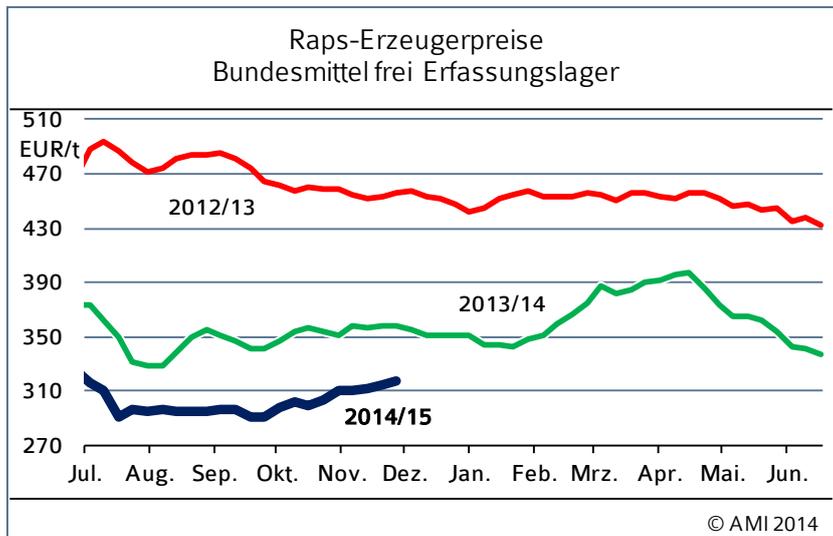
Biokraftstoffe

- Großhandelspreise für Biodiesel geben im Monatsverlauf stetig nach
- Biodieselnkäufer haben Bedarf, fragen aber verhalten nach

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 03.12.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

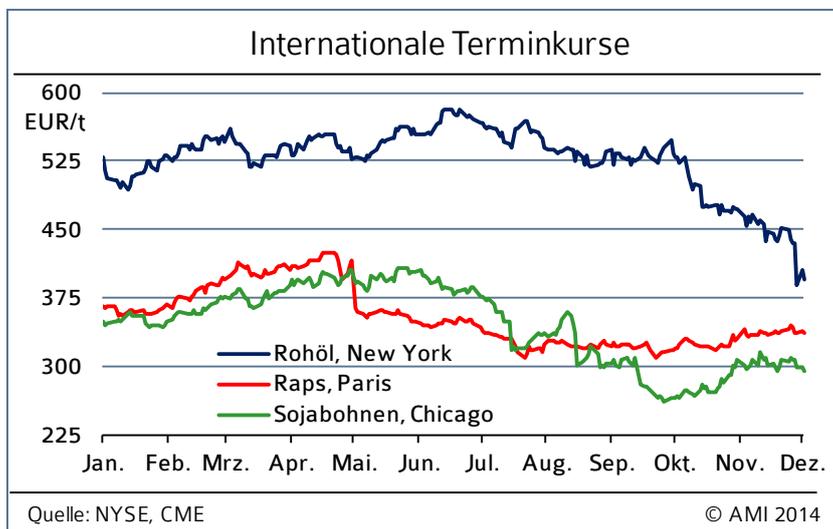
	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	333	215	656	574
Vorwoche	339	214	670	577

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 25.11.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	216-240	215-240	78,44	78,56	136,00
> 100 t	218-225	220-235	VM: 78,38	79,75	140,33

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



Raps

Die Nachfrage nach Raps ist leicht gestiegen, vor allem nach Lieferungen zwischen Januar und März 2015. Das Angebot ist allerdings nicht mitgewachsen. Kaum veränderte Prämien konnten nicht mehr Ware aus Erzeugerhand mobilisieren. Entsprechend ruhig ist es im Tagesgeschäft. Die Ernte 2015 ist aufgrund der Befürchtung um verstärkte Auswinterungen - da die Feldbestände schon sehr weit entwickelt sind - noch kein Gesprächsthema.

Rapsöl

Tägliche, kräftige Preisschwankungen und sinkende Mineralölpreise haben die Kalkulation der Biodieselersteller im November 2014 erschwert und die Nachfrage nach Rapsöl gedämpft. Das Angebot auf den vorderen Positionen ist nicht reichlich, aufgrund des geringen Interesses können aber keine Aufschläge durchgesetzt werden.

Rapspresskuchen

Die Forderungen der dezentralen Ölmühlen mussten zurückgenommen werden, da die Nachfrage der Mischfutterhersteller zurückgegangen ist. Die Preise für Rapspresskuchen sind im Vergleich zum Vormonat leicht gesunken und liegen zumeist gleichauf mit denen, die Veredelungsbetriebe bezahlen. Diese sind im Zuge des sich verteuern Rohstoffs und der insgesamt steigenden Proteinpreise leicht nach oben angepasst worden.

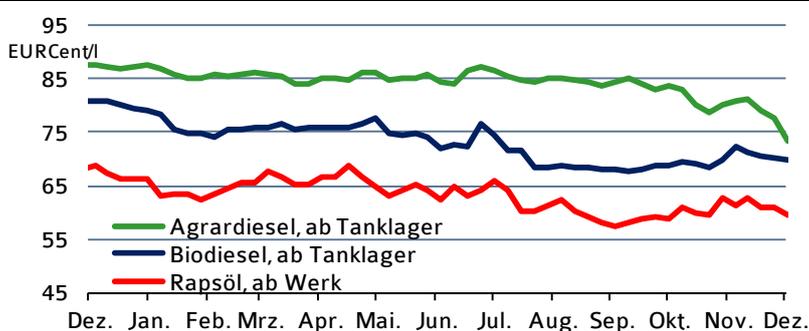
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl zur Verwendung in BHKWs wurden teils deutlich zurückgenommen und konnten somit die Nachfrage wieder leicht ankurbeln. Im Schnitt mussten 97,67 Cent/l für kaltgepresstes Rapsöl jeglicher Verwendungsrichtung gezahlt werden und damit 1,80 Cent/l weniger als im Vormonat. Damit sind die Forderungen vor allem den schwindenden Kraftstoffpreisen gefolgt. Diesel verlor gegenüber Vormonat knapp 3 % an Wert. Demgegenüber sind die Preise für Rapsextraktionsöl im November gegenüber Vormonat um 1 Cent/l auf 61,40 Cent/l gestiegen.

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

Biodiesel/min Diesel

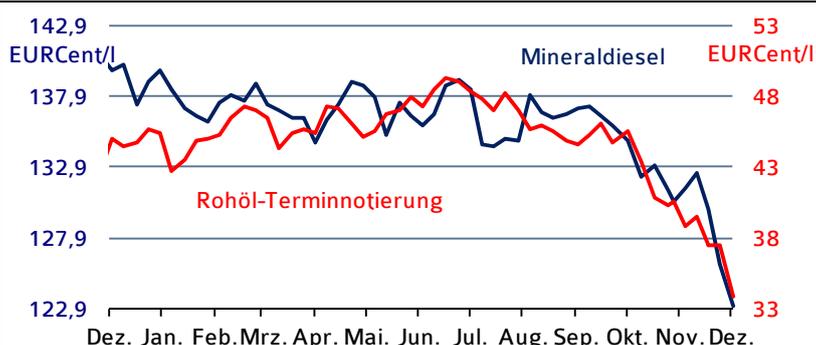
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



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

© AMI 2014

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2014

Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für mineralischen Diesel sind zum Monatsanfang kräftig gesunken. Nicht ganz so stark gaben die Biodieselpreise nach. Neben schwachen Vorgaben der Mineralölkurse belastete die geringe Nachfrage. Hohe Preise schreckten auch die Käufer von Rapsöl ab. Trotz Preisrücknahmen zum Monatsende war das Interesse gering.

Tankstellenpreise

Die Preise für Diesel an der Zapfsäule haben im Monatsverlauf um fast 10 Cent/l nachgegeben. Damit war Diesel mit etwa 123 Cent/l so preisgünstig zu haben wie seit November 2010 nicht mehr. Der Durchschnittspreis im November 2014 lag bei knapp 130 Cent/l und damit etwa 14 Cent unter dem für Super E10.

Verbrauch

Im September 2014 wurde mit knapp 3,3 Mio. t so viel Diesel verbraucht wie noch nie. Damit steigt der bisherige Jahreswert auf knapp 27 Mio. t und 3 % über Vorjahr. Da mit 184.214 t im September weniger Biodiesel zur Beimischung verwendet wurde als im Vormonat, sank der Volumenanteil auf 5,61 % und so auf den niedrigsten Wert seit April 2013. Dennoch bleibt der Einsatz zur Beimischung im laufenden Jahr mit 1,7 Mio. t über Vorjahr.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	kumuliert	
										2014	2013
Biodiesel Beimischung	164,9	170,6	176,4	198,7	216,2	187,1	203,6	205,3	184,2	1.711,8	1.616,5
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5	1,3	3,6	25,2
Summe Biodiesel	165,0	170,8	176,5	198,9	216,5	187,6	204,0	205,8	185,5	1.715,5	1.641,7
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1	-0,2	0,1	2,0	0,2	0,2	2,4	5,1	0,9
Summe Biodies. & PÖL	165,1	171,0	176,7	198,7	216,6	189,6	204,1	206,0	187,9	1.720,5	1.642,6
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	3.286,4	26.933,0	25.882,6
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,6 %	6,3 %	6,6 %	5,6 %	6,4 %	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	3.290,1	26.941,7	25.908,7
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,7 %	6,3 %	6,6 %	5,7 %	6,4 %	6,3 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	10,7	13,2	14,5	12,9	11,4	12,9	9,2	106,0	117,3
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	99,2	82,7	90,0	87,9	85,2	770,2	779,3
Bioethanol E 85	0,8	0,6	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	0,8	0,8	8,0	10,7
Summe Bioethanol	93,9	83,8	86,4	107,8	114,5	96,4	102,4	101,6	95,0	882,9	905,6
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	1.613,1	13.973,0	13.824,9
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	1.613,8	13.979,8	13.833,8
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,1 %	5,5 %	7,0 %	7,1 %	6,2 %	6,0 %	6,3 %	5,9 %	6,3 %	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

Ebenfalls kräftig gestiegen ist die Verwendung von Pflanzenöl und B100. Der Verbrauch von Bioethanol ist demgegenüber erneut rückläufig, im September wurde ein 6-Monatsstief erreicht. Da der Benzinverbrauch die Vormonatsmenge leicht überstieg, sank die Beimischungsmenge auf 5,9 %.

Schlaglichter

Nachhaltige Biokraftstoffpolitik nach 2020 fortsetzen – UFOP fordert gesetzliche Maßnahmen für den Biotopschutz statt iLUC-Faktoren

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) fordert die Fortsetzung einer nachhaltig ausgerichteten europäischen Biokraftstoffpolitik nach 2020. Der Verband kritisiert, dass das Bundesumweltministerium mit seinem Entwurf für ein nationales Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 weder die Bioenergie noch die Biokraftstoffe berücksichtigt. Maßnahmen, die im Rahmen dieses Programms beschlossen würden, bestimmen die Klimaschutzstrategie schließlich über 2020 hinaus, betont die UFOP.

Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf den im Europäischen Parlament im September 2013 und schließlich vom Energieministerrat im Juni 2014 beschlossenen Standpunkt zu den Vorschlägen der Kommission zur Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (2009/30/EG), hat die UFOP ihr Positionspapier aktualisiert. Darin wird ergänzend Bezug genommen auf die Einführung der Treibhausgas-minderungspflicht in Deutschland ab 2015

und die hiermit einhergehende Vorreiterrolle, national die rohstoffabhängige Treibhausgas-effizienz als neues Wettbewerbselement in der Biokraftstoffpolitik einzuführen. Die UFOP fordert, dass herkömmliche Biokraftstoffe im Rahmen eines auch nach 2020 technologieoffenen Wettbewerbs (2. und 3. Generation) die Plattform sein müssen für die Weiterentwicklung der europäischen Biokraftstoffstrategie als Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz. Ein effektiver Bestandsschutz für getätigte Investitionen, der sich an einer vor 2008 vermarkteten Biokraftstoffmenge orientiert, muss die Basis sein.

Eine besondere Herausforderung stellt die Frage zur Berücksichtigung der Hypothese zu den „indirekten Landnutzungsänderungen“ (iLUC) dar. Experten sind sich einig, dass iLUC-Effekte gemäß dem Grundsatz Ursache und Wirkung nicht konkret berechnet, sondern allenfalls im Wege von Modellen und spezifischer Annahmen abgeleitet werden können. Deshalb kann nach Auffassung der UFOP das Verur-

sacherprinzip im engeren Sinn nicht als Grundlage für eine gesetzliche Begründung zur Einführung sogenannter iLUC-Faktoren und damit rohstoffspezifischer Treibhausgas-maluswerte dienen. Da bei der iLUC-Hypothese der Grundsatz gilt, dass durch eine Förderung der Nichtnahrungsmittelverwendung ein „iLUC-Effekt“ entsteht, müsste dieser Ansatz dann aber auch bei Fördermaßnahmen Anwendung finden, wenn die hierdurch bedingten Bewirtschaftungsvorgaben zwangsläufig zu einer Extensivierung führen und damit das Ausschöpfen des standortmöglichen Ertragspotenzials ausschließen. Die UFOP stellt in ihrem Positionspapier dagegen die Vorbildfunktion der Nachhaltigkeitszertifizierung bei Biokraftstoffen heraus und schließt sich dem Vorschlag von Wissenschaftlern der Universität Darmstadt an, dass der Biotopschutz zeitnah durch rechtsverbindliche Schutzabkommen gewährleistet werden muss. Das Positionspapier steht auf www.ufop.de zum Download zur Verfügung.

Neue Freigabenliste für reinen Biodiesel (B100) und B30



In einer neuen Liste sind alle Nutzfahrzeuge und Motorentypen aufgeführt, die nach Auskunft der Hersteller mit reinem Biodiesel (B100) oder einem erhöhten Biodieselanteil von 30 Prozent (B30) betrieben werden können. Auch neu entwickelte Motoren erreichen mit Biodiesel

die erhöhten Anforderungen der strengen Euro VI Abgasnorm. Die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM), die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) und der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) haben die Liste auf Basis einer Befragung der Fahrzeughersteller erstellt. „Die erteilten Freigaben für Biodiesel zeigen, dass die Motorenhersteller diesem Kraftstoff auch zukünftig eine wichtige Rolle im

Kraftstoffmarkt zuweisen. Die AGQM wird sicherstellen, dass die entsprechenden Qualitätsanforderungen eingehalten werden“, sagte Jürgen Fischer, Vorstandsvorsitzender der AGQM.

Die Freigabenliste ist auf den Internetseiten der Verbände abrufbar. Dort finden sich auch wichtige Zusatzinformationen wie die konkreten Freigabebedingungen des jeweiligen Nutzfahrzeugherstellers zur praktischen Handhabung beim Einsatz von Biodiesel in den Fahrzeugen. Die Liste steht auf www.ufop.de in deutsch und englisch zum Download zur Verfügung.

Schlaglichter

UFOP-Vorsitzender Vogel mahnt angesichts großer Ernten Verlässlichkeit bei der Biokraftstoffpolitik an

„Die Politik muss den Weg frei machen für eine langfristig tragfähige und vor allem verlässliche Biokraftstoffpolitik“. Diesen Appell richtete der Vorsitzende der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), Wolfgang Vogel, anlässlich der EuroTier in Hannover, an die Politik in Berlin und Brüssel. Angesichts einer weltweit sehr guten Versorgung bei Getreide, Ölsaaten und Pflanzenöl müssten jetzt die Weichen für eine nachhaltig ausgerichtete Absatzperspektive gestellt werden.

Vogel erinnerte daran, dass im nationalen Aktionsplan der Bundesregierung das ambitionierte Ziel enthalten sei, die Treibhausgasemissionen bereits bis 2020 um 40 Prozent zu senken. Dieses Ziel soll auf EU-Ebene erst 2030 erreicht werden, zumindest nach den kürzlich gefassten Beschlüssen des Europäischen Rates zur Energie- und Klimapolitik bis 2030.

Trotz aller Bemühungen zur stärkeren stofflichen Nutzung nachwachsender Rohstoffe werde die energetische Nutzung insbesondere bei den Pflanzenölmärkten

auf lange Sicht der wichtigste Nachfragepuffer sein. Sollten die EU oder Deutschland den förderpolitischen Rahmen aufgeben, werde dies nur Vermarktungswege für andere Regionen öffnen, dann aber nicht mehr auf der Grundlage der bisher geltenden Nachhaltigkeits- bzw. Zertifizierungsstandards. Vogel wies darauf hin, dass Biokraftstoffe am Weltmarkt zu Preisen für Dieselmotoren abgesetzt würden. Der niedrige Rohölpreis sei zurzeit die „Leitwährung“ für die Preisentwicklung an den Pflanzenölmärkten. Eine auskömmliche Produktion von Getreide oder auch Raps sei unter diesen Preisbedingungen nicht möglich. Umso wichtiger sei es aber, den Mobilitätssektor als wesentlichen Absatzmarkt offen zu halten.

Vor diesem Hintergrund zeigte sich der UFOP-Vorsitzende enttäuscht über die Beschlusslage des EU-Rates zur Energie- und Klimapolitik bis 2030. Der Rat habe es unterlassen, verbindliche Zielvorgaben für eine nachhaltige Biokraftstoffstrategie zu entwickeln. Stattdessen trete er auf die Bremse, indem das EU-Klimaschutz-

ziel einer 40 prozentigen Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2030 vor allem im Wege des europäischen Emissionshandelssystems erfüllt werden soll. Der Rat habe übersehen, dass die EU mit ihrer Biokraftstoffpolitik in Bezug auf Herkunft, Menge und Treibhausgas-Minderungspotenzial auch im Sinne von Transparenz und Kalkulationsgenauigkeit Fakten geschaffen habe, zum Beispiel mit der Entwicklung und Zulassung von 17 international EU-anerkannten Zertifizierungssystemen.

Die Wirkung bzw. Vorreiterrolle der EU-Biokraftstoffpolitik und der damit verbundenen Nachhaltigkeits-Zertifizierung als Türöffner für eine internationale Nachhaltigkeitspolitik im Bereich der Biomasseproduktion werde immer noch nicht ausreichend anerkannt. Diese Zertifizierung müsse insbesondere mit Blick auf die Rohstoffproduktion in Drittstaaten qualitativ weiterentwickelt und nicht ausgebremst werden.

Bioconcept-Car für Green Tec Award 2015 nominiert UFOP-Projekt demonstriert Bioökonomie im Verkehr



Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) freut sich, dass ein seit über 12 Jahren von ihr unterstütztes Projekt zu den Finalisten des Green Tec Awards 2015 im Bereich Automobile gehört. Das sogenannte Bioconcept-Car des Rennstalls Four Motors um Sänger und Rennfahrer

Smudo von den „Fantastischen Vier“ und Ex-DTM Rennfahrer Thomas von Löwis für Menar ist gemeinsam mit dem Institut für Biokunststoffe und Bioverbundwerkstoffe der Hochschule Hannover (IfBB) in einer von insgesamt 13 Kategorien nominiert.

Der Motor des Bioconcept-Car, einem VW Scirocco, dessen Karosserie- und Interieurbauteile aus nachwachsenden Rohstoffen bestehen, die vom IfBB entwickelt wurden, wird mit „Rmax“, einem innovativen Rapsölkraftstoff, betrieben. Dieser Biokraftstoff besteht zu je der Hälfte aus Rapsbiodiesel (RME) und hydriertem Rapsöl (HVO). Das

Projekt zeigt ganz im Sinne der Bioökonomie, dass auch im Automobilbereich Erdöl basierte Werk- und Kraftstoffe erfolgreich und sehr umfassend durch Bio-Alternativen ersetzt werden können.

Wer letztendlich das Rennen unter den zehn Finalisten der Automobilkategorie macht, entscheiden nicht Experten, sondern die Öffentlichkeit. Noch bis zum 11. Januar 2015 kann für das Bioconcept-Car gestimmt werden unter: <http://www.greentec-awards.com/wettbewerb/online-voting-2015.html>.

Schlaglichter

OVID: Biosprit hilft Gabriel beim Klimaschutzziel 2020

Die Bundesregierung plant radikale Einsparungen bei den Treibhausgasemissionen. Der Verkehr soll 10 Millionen Tonnen zusätzlich einsparen. Biodiesel (B100) im Schwerlastverkehr kann helfen. Biosprit ist rund 50 Prozent klimafreundlicher.

Am 3. Dezember berät sich Minister Gabriel mit Vertretern verschiedener Ministerien über das weitere Vorgehen beim Klimaschutz. Deutschland hat sich vorgenommen, die THG-Emissionen bis 2020 auf 750 Millionen Tonnen zu reduzieren. Derzeit liegt der Ausstoß bei etwa 950 Millionen Tonnen. Um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, müssen die Emissionen in den nächsten Jahren drastisch um etwa 200 Millionen

Tonnen sinken. Laut Zeitungsberichten, die auf ein internes Strategiepapier im Ministerium verweisen, plant Gabriel radikale Einsparungen. So soll der Verkehrssektor durch Biokraftstoffe weitere zehn Millionen Tonnen CO₂ einsparen. OVID begrüßt diese Idee und schlägt vor, den Biodieselmärkte (B100) zu reaktivieren. Im Gegensatz zu herkömmlichem Diesel, der nur einen Bioanteil von 7 Prozent hat (B7), besteht B100 vollständig aus nachwachsenden Rohstoffen.

„Würde der gesamte Schwerlastverkehr in Deutschland auf Biodiesel umgestellt, ließen sich theoretisch mit einem Schlag 43 Millionen Tonnen CO₂ einsparen“, so

W. Thywissen Vorsitzender von OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie. Biokraftstoffe sind im Schnitt 50 Prozent klimafreundlicher als herkömmlicher Sprit – und sie werden immer besser. Im Gegensatz dazu verschlechtert sich die Klimabilanz von Erdöl, zum Beispiel durch den Abbau von Schieferölen, wie eine aktuelle Ecofys-Studie belegt.

Ab 2015 wird der Einsatz von Biokraftstoffen über die neue Treibhausgas-Quote von 3,5 Prozent geregelt. Thywissen dazu: „Unsere Biokraftstoffe könnten schon heute deutlich mehr zum ambitionierten Klimaschutzziel der Bundesregierung beitragen.“

OVID: Welthungerhilfe stellt sachlich falschen Zusammenhang von Nahrungsmittelproduktion zu Nahrungsmittelpreisen her

OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland hat heute die Behauptung der Welthungerhilfe anlässlich der UN-Ernährungskonferenz als sachlich vollkommen falsch zurückgewiesen, dass Nahrungsmittelpreise in Entwicklungsländern durch eine Quote für Biokraftstoffe in Deutschland steigen würden. Biokraftstoffe haben laut OVID keine preistreibende Wirkung auf agrarische Rohstoffe. Das ist ein Mythos, der von den tatsächlichen Einflussfaktoren auf die Agrarpreise und die Sicherung der Welternährung ablenkt.

Wilhelm F. Thywissen, Präsident von OVID, sagte dazu: „Raps wird nicht durch Bauern aus Entwicklungsländern nach Europa exportiert, sondern neben Kanada und Australien vornehmlich in Europa selber angebaut. Da der Bedarf an Rapsöl in Deutschland für die Ernährung weitgehend konstant ist und darüber hinaus erzeugtes Rapsöl nicht auf dem Weltmarkt abgesetzt werden kann, weil es im Vergleich zu Soja- und Palmöl zu teuer ist, wird es für die Biodieselproduktion genutzt.“ Der OVID-Präsident erklärte weiter: „Bei der Herstellung von Biokraftstoffen fällt Rapsschrot als wert-

volles und eiweißhaltiges Koppelprodukt an, das als proteinreiches Tierfuttermittel eingesetzt wird zur Erzeugung von tierischen Veredelungsprodukten wie Fleisch oder Milch. 2013 wurden in Deutschland ca. 1,6 Mio. Tonnen Rapsöl zu (ca. 1,6 Mio. Tonnen) Biodiesel weiterverarbeitet. Allein dank der Biodieselproduktion konnten Landwirte 2,4 Millionen Tonnen Rapsschrot an ihre Tiere verfüttern. Das heißt, die Biokraftstoffproduktion bedient mehr die Ernährungskette als den Mobilitätsbereich und trägt damit unmittelbar zur Ernährungssicherung bei.“

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.

