

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	52. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	355,18	357,52	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	375,00	371,00	↗
Rapsöl	745,00	751,00	↘
Rapsschrot	198,00	193,00	↗
Rapspresskuchen*	246,55	256,90	↘
Paris Rapskurs	374,75	374,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	123,40	123,50	↘
Rapsölkraftstoff*	131,50	133,55	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	59,00	58,37	↗
Diesel	102,48	103,40	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	33,58	33,00	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Raps an der Pariser Euronext im Dezember 2015 vor allem bestimmt von rückläufigen US-Sojakursen, schwacher Euro bot Stütze
- Rapsmarkt vor Feiertagen lethargisch, rückläufige Gebote können kein Angebot mobilisieren, Nachfrage ohnehin gering
- US-Sojabohnenkurse beenden 2015 mit Schwächetendenz
- Größere Anbaufläche in Argentinien und insgesamt verbesserte Vegetationsbedingungen für Sojabohnen in Südamerika belasten

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise nach Erreichen von Tiefständen vor Weihnachten nun mit Kehrtwende, Umsätze gering
- Rapspresskuchenpreise legen zum Monatsende leicht zu

Pflanzenöle

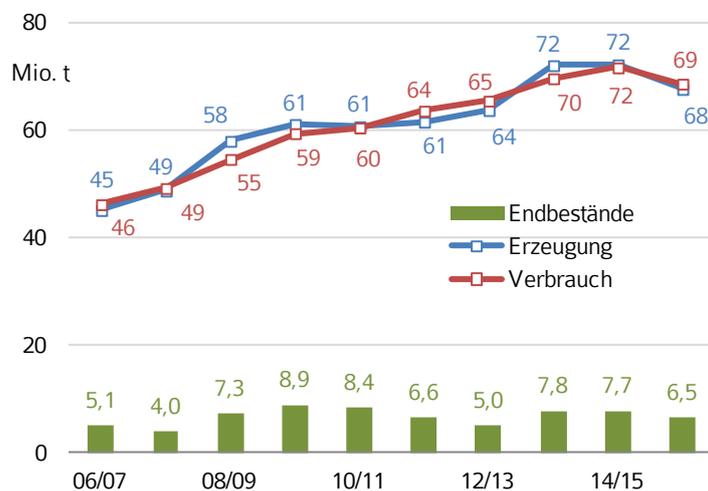
- Rapsölpreise bei lebloser Nachfrage unter Druck, Angebot ausreichend
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl erneut leicht fester

Biokraftstoffe

- Biodieserverbrauch sinkt im Oktober 2015 auf Jahrestiefstand
- Differenz zwischen Biodiesel- und Dieselpreisen steigt weiter

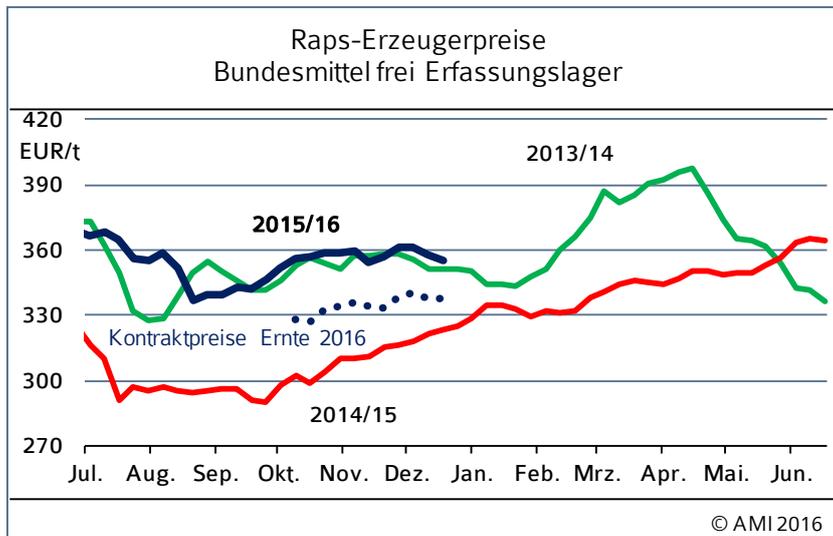
Grafik der Woche

Globale Versorgungsbilanz Raps



Quelle: USDA, AMI 2016

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 23.12.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	375	198	745	520
Vorwoche	371	193	751	503

Quelle: AMI

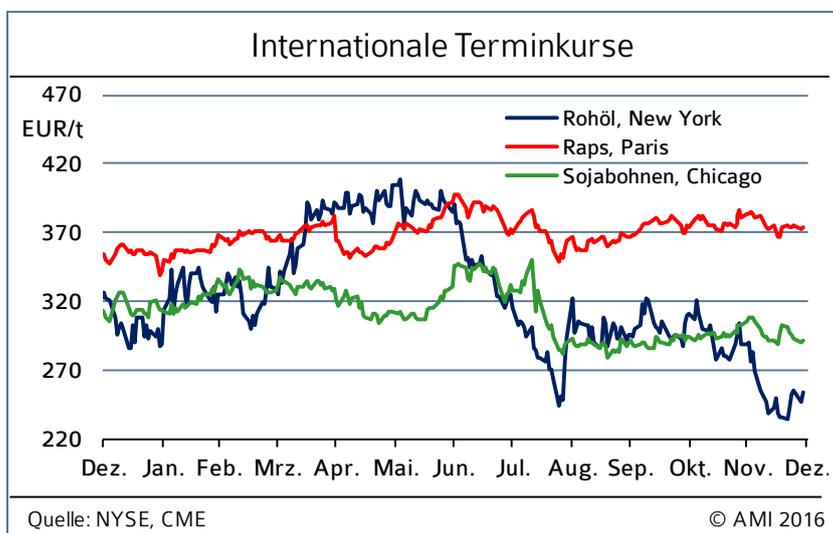
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 15.12.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-265	245-270	81,78	82,33	131,50
> 100 t	240-250	240-260	Vm: 81,53	82,08	133,55

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Am Kassamarkt wurde auch im Dezember 2015 wenig umgesetzt. Schwache Terminkurse setzten bei stabilen Prämien der Verarbeiter die Gebote gegen Monatsende unter Druck. Daher gab es kaum Angebot. Zudem hatten sich viele Marktteilnehmer frühzeitig in die Weihnachtsferien verabschiedet. Einige Ölmühlen legten wegen unbefriedigender Margen eine unübliche Verarbeitungspause über die Feiertage ein.

Rapsöl

Die Rapsölpreise tendierten schwächer. Da sie Anfang Dezember aber einen Satz nach oben gemacht hatten, lagen sie zum Jahreswechsel etwa auf Vormonatsniveau. Sowohl Nachfrage als auch Angebot waren insgesamt gering. Käufer sind für die kommenden Wochen bereits gut gedeckt, so dass der Handel auch im Januar 2016 ruhig bleiben dürfte.

Rapspresskuchen

Gegen Ende des Monats wurden die Großhandelspreise für Presskuchen zur Lieferung im Januar 2016 in Nordostdeutschland leicht angehoben. Dennoch konnte im Dezember deutlich weniger erzielt werden als im Vormonat. Die geringe Nachfrage nach vorderer Ware sorgte nicht nur für anhaltenden Preisrückgang, sondern führte auch zu großem Preisabschlag gegenüber späteren Lieferterminen. So mussten im November 2015 für Januar-Ware 236,50 EUR/t gezahlt werden, im Dezember nur noch 218 EUR/t.

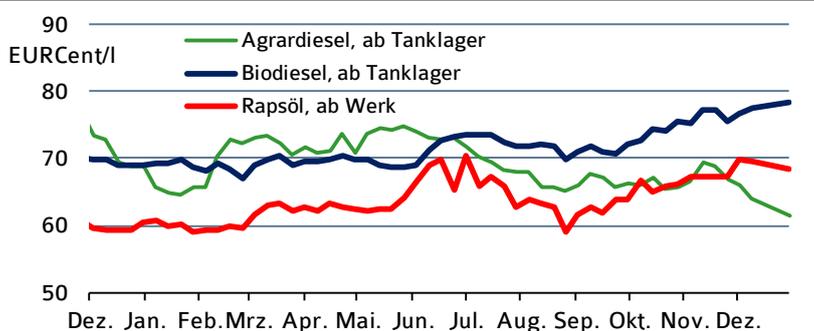
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Preismeldungen für kaltgepresstes Rapsöl ergaben im Dezember 2015 gegenüber Vormonat im Schnitt eine marginale Erhöhung. Nur wenige Anbieter konnten ihre Preise nach oben anpassen, so dass die Preisspannen gegenüber November unverändert blieben. Im Dezember verlangten dezentrale Ölmühlen für kaltgepresstes Rapsöl 82,05 Cent/l und so 0,25 Cent/l mehr als im Vormonat. Die Ölmühlenindustrie verlangte 68,63 Cent/l Rapsöl und so knapp 1,3 Cent/l mehr. Die Forderungen der wenigen verbliebenen dezentralen Tankstellen haben sich ermäßigt, waren mit 131,50 Cent/l im Dezember aber konkurrenzlos teuer. An der Tankstelle kostete Diesel 105,27 Cent/l.

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 2016

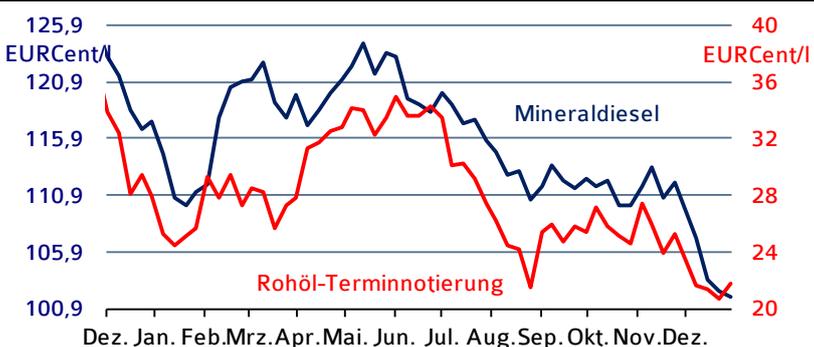
Großhandelspreise

Kräftig sinkende Mineralölnotierungen haben die Großhandelspreise für Diesel auf das niedrigste Niveau seit fast fünfzehn Jahren sinken lassen. Die Biodieselpreise stiegen im Dezember 2015 mit 78 Cent/l netto derweil leicht über Vormonatsniveau. Dadurch wuchs die Preisdifferenz gegenüber Agrardiesel von 8 Cent/l auf 15 Cent/l.

Tankstellenpreise

Die Preise für mineralischen Diesel an der Zapfsäule haben im Dezember stark nachgegeben. Zeitweise kostete ein Liter weniger als 100 Cent. Der Durchschnitt lag mit 105 Cent/l rund 7 Cent/l unter Vormonatsniveau.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2016

Verbrauch

Der Biodieserverbrauch in Deutschland ist im Oktober 2015 erneut kräftig gesunken. Mit 159.000 t wurde das bisherige Jahrestief erreicht. Demgegenüber ist die Nachfrage nach mineralischem Diesel laut Bafa sowohl gegenüber Vormonat als auch gegenüber Vorjahresmonat gestiegen. Auf Jahressicht kumuliert wurden mit knapp 30,7 Mio. t rund 3 % mehr Diesel als im Vorjahreszeitraum benötigt. Demgegenüber ging der Bedarf von Biodiesel zur Beimischung um 6 % auf 1,8 Mio. t zurück. Bioethanol wurde im Oktober 2015 mit 99.000 t gegenüber Vormonat und Vorjahresmonat nahezu unverändert nachgefragt.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	kumuliert	
											2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	205,0	190,7	190,2	185,4	165,1	159,4	1.808,8	1.918,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	2,4	-0,1	5,5	4,0
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	205,2	190,9	190,7	185,7	167,5	159,3	1.814,3	1.922,5
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1	0,0	1,7	5,3
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	205,2	190,9	190,7	185,8	168,6	159,3	1.816,1	1.927,7
Dieselmotoren	2.823,6	2.756,8	3.221,5	3.003,8	2.948,7	3.168,8	3.449,7	3.171,6	3.209,4	3.331,4	30.717,1	29.799,7
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,8 %	5,1 %	4,8 %	5,9 %	6,4 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.756,9	3.223,3	3.004,2	2.949,0	3.169,1	3.450,2	3.172,0	3.212,8	3.331,3	30.724,4	29.809,0
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,9 %	5,2 %	4,8 %	5,9 %	6,5 %
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,2	7,4	8,9	11,0	10,1	9,8	8,6	8,5	10,4	95,2	117,2
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	96,7	89,9	96,6	100,0	90,5	88,4	877,1	884,6
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	5,9	8,9
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	108,2	100,7	107,0	109,2	99,4	99,2	977,2	1.009,3
Ottokraftstoffe	1.464,1	1.310,4	1.580,4	1.525,3	1.575,7	1.552,5	1.655,7	1.617,8	1.522,5	1.623,1	15.269,7	15.529,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.310,7	1.581,0	1.525,9	1.576,3	1.553,1	1.656,3	1.618,3	1.522,9	1.623,4	15.274,6	15.536,5
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	4,8 %	5,5 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,5 %	6,7 %	6,5 %	6,1 %	6,4 %	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

Schlaglichter

Weltklimaabkommen beschlossen – nachhaltige Biokraftstoffe leisten bereits wichtigen Beitrag



©stockWERK / Fotolia.com

Nachhaltige Biokraftstoffe sind eine kurzfristig zu mobilisierende Antriebsalternative für die Minderung von Treibhausgasen im Verkehrsbereich. Hierauf weist die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) im Nachgang zum erstmals völkerrechtlichen Klimaabkommen von Paris hin. Auch wenn es in dem abschließenden Vertragstext nicht so deutlich formuliert wurde, ist das endgültige Ziel aller Bemühungen die langfristige Dekarbonisierung der Wirtschaft.

Global gesehen gehört der Verkehrsbereich zu den wichtigsten und nach wie vor steigenden Emittenten von Treibhausgasen, gerade auch in Entwicklungs- und Schwellenländern im Zuge der dort einsetzenden wirtschaftlichen Entwicklung. Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen müssen daher dringend ergriffen werden. Vor allem in den Ländern Südamerikas und Asiens nimmt die Bedeutung der Biokraftstoffe sowohl zur Vermeidung von Importen fossiler Kraftstoffe als auch für den Klimaschutz zu.

Die Europäische Union ist in den vergangenen Jahren in Bezug auf Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Rohstoffen für die Biokraftstoff-Produktion internati-

onal vorangegangen. Die Erfüllung dieser Kriterien ist Voraussetzung für den Marktzugang in die EU bzw. für die Anrechnung auf Quotenverpflichtungen oder Steuerbegünstigungen.

Im Zusammenhang mit Forderungen nach konkreten Maßnahmen zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens weist die UFOP auf die im Biokraftstoffbereich bereits eingeführten Regelungen hin. Die 2015 angepasste Erneuerbare Energien-Richtlinie enthält steigende Anforderungen an die Minderung von Treibhausgas-Emissionen. Aktuell liegt der Wert bei 35 Prozent und steigt ab 2018 auf mindestens 50 Prozent gegenüber dem Vergleichswert des fossilen Kraftstoffs. Für Neuanlagen, egal ob in der EU oder in Drittstaaten, gilt seit Oktober 2015 sogar ein Wert von mindestens 60 Prozent. Bestehende Anlagen müssen also spätestens 2017 mittels Zertifizierung die Erfüllung der Mindestanforderung nachweisen. Damit kommt der Anlagenzertifizierung der Charakter einer Marktzulassung für die Vermarktung in der EU gleich.

Die UFOP hat mehrfach darauf hingewiesen, dass damit ein aus umweltpolitischer Sicht zu begrüßender Wettbewerb um die Effizienz der Biomassenutzung und -verarbeitung ausgelöst wurde. Im Ergebnis werden diejenigen Rohstoffe am Markt bestehen, mit denen bei einem möglichst geringen Biomasseinsatz die Treibhausgas-Minderungsziele erreicht werden können und dies möglichst kosteneffizient.

Deutschland hat mit der seit 1. Januar 2015 eingeführten Treibhausgas-Minderungspflicht diese Treibhausgas- und Ressourceneffizienz in der Biokraftstoffpolitik bereits eingeführt. Mit den in Deutschland auf die Minderungspflicht angerechneten Biokraftstoffen konnten die Treibhausgas-Emissionen nach Angaben der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bereits im ersten Quartal 2015 im Vergleich zum fossilen Kraftstoff um 60 Prozent reduziert werden.

Damit gelten sowohl in der EU- als auch in der nationalen Biokraftstoffpolitik bereits heute Anforderungen an die Ressourcen- und Treibhausgas-effizienz, an denen sich die übrige Bioökonomie messen lassen muss. Daher ist es aus Sicht der UFOP unerlässlich, Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse, der sogenannten „1. Generation“, auch eine Perspektive über das Jahr 2020 im Rahmen einer EU-weiten Treibhausgas-Minderungspflicht zu eröffnen. Sie sind die wirtschaftliche Basis für die Weiterentwicklung der Zertifizierungssysteme und Qualifizierung der Zertifizierungsstellen.

Angesichts der gewaltigen Zielvorgabe der Bundesregierung, bis zum Jahr 2050, eine Treibhausgas-Minderung von bis zu 90 Prozent zu erreichen, müssen alle Sektoren, einschließlich der bestehenden Biokraftstoffproduktion, ihren Beitrag leisten, aber auch leisten können. Produzenten und Verarbeiter der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse stehen bereit, auch weiter ihren Beitrag zur Dekarbonisierung zu leisten und gleichzeitig mittels der bei der Produktion anfallenden Koppelprodukte einen Beitrag zur Futtermittelversorgung der europäischen Tierhalter zu leisten.

Schlaglichter

MdB Schindler: UN-Klimaabkommen von Paris sollte Ziele der Bundesregierung schärfen – Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 ist unzureichend

Norbert Schindler, MdB und Vorsitzender des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE) begrüßt das UN-Klimaabkommen von Paris als weltweite Leitlinie für eine ambitionierte Minderung von Treibhausgasemissionen und den Ausstieg aus fossilen Energien. „Einerseits hat die Bundesregierung aktiv das UN-Ziel, die Erderwärmung auf 2,0 Grad Celsius zu begrenzen, propagiert und im Abkommen eine Verschärfung auf 1,5 Grad unterstützt. Andererseits zeigen neueste Gutachten, dass gerade Deutschland als Vorreiter im Klimaschutz die Energiewende im Verkehr verpasst, sofern nicht alle wettbewerbsfähigen Technologien tatsächlich sofort eingesetzt werden.“

Nach dem am Wochenende verabschiedeten Abkommen sollen die Einsparungsziele von Treibhausgasemissionen von den unterzeichnenden Staaten festgelegt und alle

fünf Jahre verstetigt werden. Ferner sollen finanzielle Mittel des Green Climate Fund bis 2020 auf 100 Milliarden USD jährlich ansteigen. Norbert Schindler erklärt dazu, dass Deutschland für die kurz- und langfristige Zielerfüllung sehr gut unmittelbar verfügbare Einsparpotentiale ebenso wie technologische Möglichkeiten und Innovationskraft ausschöpfen könne. „Allerdings müssen erprobte und wettbewerbsfähige Technologien auch tatsächlich eingesetzt werden, um Emissionseinsparungen zu erzielen. Nur so können diese enormen finanziellen Anstrengungen realisiert werden.“

Schindler unterstreicht: „Erneuerbare Energien sind notwendig für den Klimaschutz. Dazu gehört aber die Entwicklung eines tragfähigen Marktes mit verlässlichen Rahmenbedingungen für Hersteller und Verbraucher. Dann wird die Energiewende

auch nicht als finanzielle Belastung, sondern als wirtschaftliche Chance und Investition in die Zukunft verstanden.“ Konkret bedeutet dies: „Das UN-Klimaabkommen verlangt sofort stärkere Anstrengungen zur Minderung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr. Das vom Bundesumweltministerium vorgelegte Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 ist für den Verkehrssektor völlig unzureichend.“

Zwei Maßnahmen, die zusammen mit Energieeffizienz, Ausbau der Elektromobilität mit erneuerbarem Strom und weiteren alternativen Antrieben sofort umgesetzt werden sollten, sind daher laut Schindler: „Erstens die Einführung der Kraftstoffsorte Super E20. Zweitens der Ersatz von Super, das nur bis zu 5 Prozent Bioethanol enthält, durch Super E10 als Standardsorte. Bioethanol aus europäischen Rohstoffen ist zertifiziert nachhaltig.“

Neue DIN-Kraftstoffnorm ermöglicht 20 bzw. 30 Prozent Biodiesel in Fahrzeugflotten

Das Deutsche Normungsinstitut, DIN, hat Anfang Dezember 2015 die Norm zur Verwendung von Biodiesel als Beimischungskomponente in Anteilen von bis zu 20 (B20) bzw. 30 Volumenprozent (B30) veröffentlicht. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) begrüßt die Bekanntgabe außerordentlich, weil damit eine entscheidende Voraussetzung für die Beimischung höherer Biodiesel-Anteile in Dieselmotoren geschaffen wird. Gemäß der aktuellen Dieselmotornorm DIN EN 590 ist eine Beimischung von maximal 7 Volumenprozent zulässig.

Die UFOP weist einschränkend auf die in der Norm aufgeführten Einschränkungen bzw. Anforderungen hin. B20 und B30 dürfen der europäischen Norm zufolge nur in sogenannten geschlossenen Kraft-

fahrzeugflotten eingesetzt werden. Die Anwendung ist daher besonders auf Flotten im Schwerlastverkehr ausgerichtet. Hier müssen nicht nur die nach wie vor einzuholenden Freigaben der Fahrzeughersteller beachtet werden. Es muss auch auf eine entsprechende Lagerhaltung im Hinblick auf die Verwendung von Sommer- und Winterqualität geachtet werden.

Die Norm DIN EN 16709 muss bis April 2016 in nationales Recht umgesetzt, das heißt in der Verordnung über die „Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen“ (10. BImSchV) veröffentlicht werden.

Aus Sicht der UFOP ist die Verwendung von B20 bzw. B30 eine wichtige Kraftstoffoption zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs angesichts der ä-

ßerst ambitionierten Zielsetzung im Rahmen des Klimaschutzaktionsplans 2050 der Bundesregierung. Der Einstieg in die Nutzung von B20 und B30 ist gemessen an dieser Zielsetzung unumgänglich, wenn langfristig weitere, bisher nicht erkennbar wirtschaftliche Biokraftstoffalternativen aus Reststoffen oder Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Power-to-Gas oder Power-to-Liquid) als Ergebnis eines technologie- und rohstoffoffenen Wettbewerbs eingeführt werden sollen.

Im Schwerlastverkehr ist die gemäß der Norm zu beachtende sachkundige Wartung der Fahrzeugflotten sicher gestellt. Dies bestätigen Erfahrungen mit der Verwendung von B100.

Die Norm kann im Beuth-Verlag bezogen werden: www.mybeuth.de

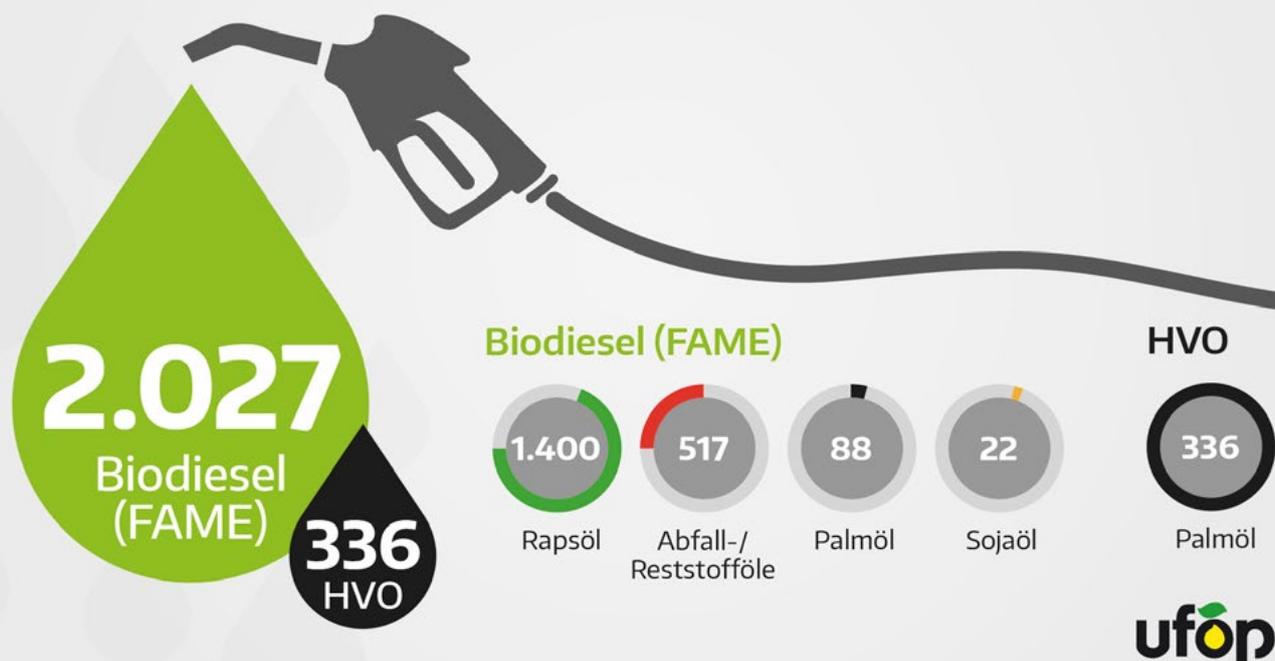
Schlaglichter

51 Prozent weniger Emissionen mit Biokraftstoffen

BLE veröffentlicht 5. Evaluationsbericht

Biodiesel und HVO 2014

Rohstoffmix und Absatz in Deutschland (in Mio. t)



Im Jahr 2014 erreichten Biokraftstoffe gegenüber fossilen Kraftstoffen eine Einsparung der Treibhausgasemissionen um 51 Prozent. Biodiesel und Bioethanol waren am meisten im Umlauf. Dabei wurde gegenüber 2013 vor allem weniger Soja, Palmöl und Zuckerrohr eingesetzt. Dies geht aus dem im Dezember 2015 veröffentlichten 5. Evaluations- und Erfahrungsbericht hervor, den die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) als zuständige Behörde der Bundesregierung jährlich herausgibt (Quelle: <http://goo.gl/BHnRix>).

Der größtenteils aus Raps gewonnene Biodiesel war mit knapp 61 Prozent der Hauptbestandteil aller auf die Biokraftstoffquote angerechneten Biokraftstoffe. Zweitwichtigste Ausgangsstoffe waren Abfälle und Reststoffe. Der Einsatz von Palmöl und Soja verringerte sich auffäl-

lig. Bei Soja ging er auf nur noch knapp ein Viertel zurück, bei Palmöl um 27 Prozent. Bioethanol war der zweitwichtigste Biokraftstoff, er wurde hauptsächlich aus Mais und Weizen hergestellt. Der Anteil aus Zuckerrüben blieb trotz eines Rückgangs um gut 50 Prozent an dritter Stelle. Rund 31 Prozent der Ausgangsstoffe stammen aus Deutschland. Somit erhöhte sich der deutsche Anteil im Vergleich zum Vorjahr um neun Prozentpunkte. Rund 44 Prozent kommen aus anderen EU-Staaten, der Rest aus Drittstaaten.

In Deutschland bestand bis zum 31. Dezember 2014 für die Mineralölwirtschaft eine Verpflichtung zur Erfüllung einer jährlichen energetischen Biokraftstoffquote. Das heißt 6,25 Prozent der Energie des gesamten in Umlauf gebrachten Diesels und Ottokraftstoffs musste aus nachhaltigem Biokraftstoff bestehen.

Für Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen war es teilweise möglich, eine doppelte Anrechnung auf diese Verpflichtung zu erlangen. Hierdurch konnte die Mineralölwirtschaft ihre Verpflichtung schneller erfüllen. Seit 2015 gilt die Treibhausgas-Einsparungsverpflichtung, die keine Doppelanrechnung mehr vorsieht. Daher wird erwartet, dass sich in Zukunft die Zertifizierung nach EU-System gegenüber den DE-Systemen durchsetzt.

EU-Ziele sind, Treibhausgasemissionen zu verringern, den Anteil erneuerbarer Energien innerhalb der EU zu steigern und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren. Die BLE setzt die Nachhaltigkeitskriterien der EU-Richtlinie in Deutschland um und überwacht sie.

Schlaglichter

13. Internationaler Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“

Dekarbonisierung im Verkehrssektor durch nachhaltige Biokraftstoffe

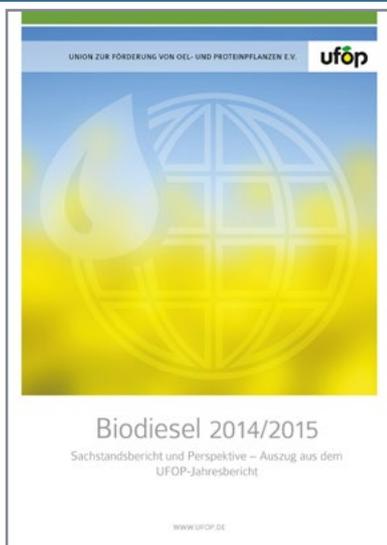
Der UN-Klimavertrag von Paris sendet hinsichtlich der Dekarbonisierung der Weltwirtschaft ein starkes Signal. Grundsätzlich wurde der Umbau von einer auf fossilen Energiequellen beruhenden Energiewirtschaft hin zu einer Versorgung mit erneuerbaren Energieträgern und -quellen beschlossen. Dies betrifft besonders den Verkehr, der weltweit weiter zunimmt und ein Indikator für die wachsende Wohlstandsentwicklung ist. Heute trägt der Verkehr etwa 14 Prozent zu den gesamten weltweiten Treibhausgasemissionen bei. Der Einsatz von Biokraftstoffen ist nicht nur ein Thema der EU-Umweltpolitik, sondern bereits in vielen Staaten Nord- und Südamerikas und auch Asiens Gegenstand der Ressourcen- und Dekarbonisierungsstrategie.

Im Rahmen des 13. Internationalen Kongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ stehen vom 18. bis 19. Januar 2016 in Berlin nicht nur die international marktetablierten Biokraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol im Mittelpunkt, sondern ebenso die sogenannten fortschrittlichen Kraftstoffe aus Reststoffen. Diese können mittelfristig eine ergänzende Option für die Dekarbonisierung des Verkehrs darstellen. Jedoch sind noch weitere Technologieentwicklungen nötig, um dieses Potenzial kosten- und treibhausgas-effizient zu heben. Denn auch für diese Alternativen gilt der Nachweis der Treibhausgas-minderung von mindestens 60 Prozent im Vergleich zum fossilen Kraftstoff als Voraussetzung für die Vermarktung und Anrechnung in der Europäischen Union. Langfristig könnten auch nicht ausgeschöpfte

Windkraftpotenziale als weitere Energiequellen dienen. Statt Anlagen abzuschalten, sollte die Energie für die Gewinnung von Wasserstoff und chemische Umwandlung von CO₂ zu Methankraftstoff – Power-to-Gas – oder Power-to-Liquid genutzt werden.

In insgesamt 14 Foren und einer Podiumsdiskussion werden an zwei Kongresstagen internationale Marktentwicklungen und aktuelle Forschungsergebnisse vorgestellt. Erwartet werden wieder mehr als 500 Teilnehmer aus der Automobil- und Mineralölwirtschaft, chemischen Industrie, Biokraftstoffproduktion, Wissenschaft, Forschung sowie von Ministerien und internationalen Organisationen. Das vollständige Programm steht unter: www.kraftstoffe-der-zukunft.com zur Verfügung.

UFOP-Sonderveröffentlichung „Biodiesel 2014/2015“ kostenfrei erhältlich



Das Thema Biodiesel mit seinen aktuellen Aspekten wie den förderpolitischen Rahmenbedingungen auf nationaler und EU-Ebene, der Produktions- und Absatzentwicklung sowie der Rohstoffzusammensetzung stellt einen wesentlichen Schwerpunkt des aktuellen Jahresberichtes der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) dar. Das Kapitel „Biodiesel & Co“, ergänzt um Marktstatistiken, hat die UFOP jetzt als Sonderver-

öffentlichung herausgegeben. Interessierte Leser finden hier auf 30 Seiten nicht nur kompakte Informationen zum Biodieselmärkte und seinen Rahmenbedingungen, sondern erhalten durch eine umfassende Verlinkung mit weiteren Quellen die Möglichkeit einer vertiefenden Lektüre. Der Beitrag steht auf www.ufop.de kostenfrei zum Download zur Verfügung.

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.

