

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	08. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	337,90	339,52	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	349,00	356,00	↘
Rapsöl	702,00	703,00	↘
Rapsschrot	178,00	188,00	↘
Rapspresskuchen*	236,67	256,90	↘
Paris Rapskurs	348,50	353,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	116,46	117,11	↘
Rapsölkraftstoff*	-	-	→
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	95,93	95,98	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	33,07	29,64	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Ohne Impulse und bei schwachen Rohöl- und Sojabohnenkursen musste Raps in Paris im Februar 2016 kräftige Verluste einstecken
- Schwacher Euro bot zwar Stütze, Fronttermin rutschte trotzdem auf 13-Monatstief
- Rapshandel kommt nicht in Schwung, Gebote stark rückläufig
- US-Sojakurse tendieren schwach, brasilianische Ernte geht zügig voran, Aussichten für argentinische Erzeugung weiterhin gut

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise auf 4-Jahrestief, Nachfrage trotz Preisrückgang gering
- Rapspresskuchen- und Rapsschrotpreise rücken näher zusammen

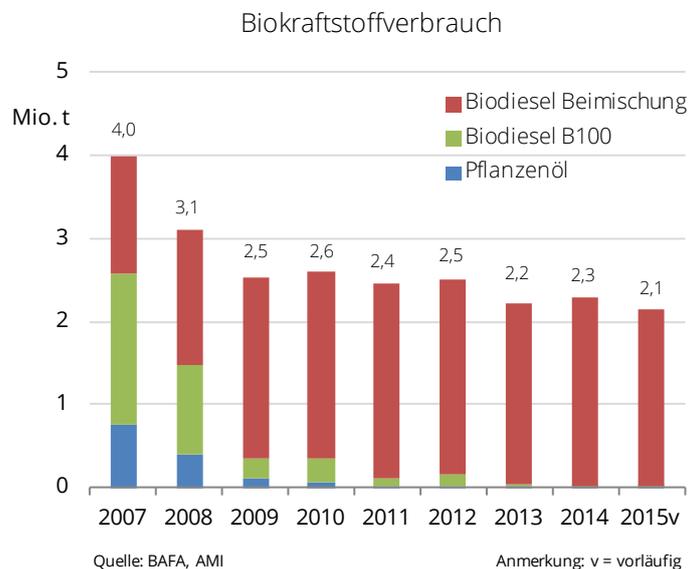
Pflanzenöle

- Rapsölpreis pendelt sich leicht über 700 EUR/t ein, Nachfrage gering
- Kaum Neugeschäft mit Futteröl

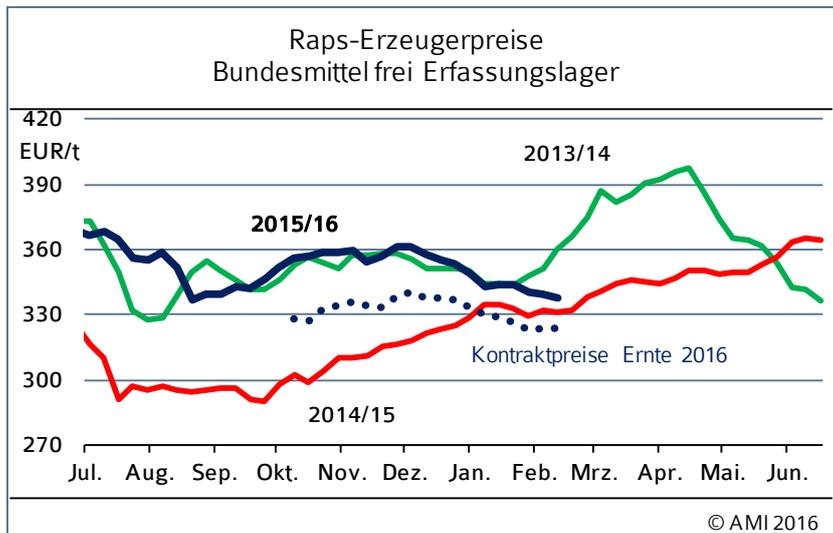
Biokraftstoffe

- Biodieselbeimischungsmenge sinkt 2015 laut Bafa um rund 7 %
- Großhandelspreise für Biodiesel und Diesel geben weiter nach

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Bei schwachen Rapskursen in Paris sowie zum Teil zurückgenommenen Prämien der Verarbeiter waren die Gebote für Raps am Kassamarkt auch im Februar 2016 rückläufig. Die geringe Nachfrage bei diesem Preisniveau hat gleichzeitig ein geringes Angebot zur Folge. Im Großhandel wurden Ende Februar 2016 franko Niederrhein für Aprilware mit 362 EUR/t etwa 14 EUR/t weniger geboten als im Vormonat. Umgesetzt wird kaum etwas. Auch die kommende Ernte 2016 ist immer noch kein Gesprächsthema.

Rapsöl

Starke Währungsschwankungen und volatile Rohölkurse trüben am Pflanzenölmarkt die Stimmung, so dass sich das Tagesgeschäft nicht belebt. Die Nachfrage nach Rapsöl ist weiterhin gering. Selbst leicht rückläufige Preise können kein Neugeschäft generieren. Das Angebot ist demgegenüber ausreichend.

Rapspresskuchen

Die Großhandelspreise für Rapspresskuchen zeigen weiterhin nach unten gerichtete Tendenz. Ende Februar 2016 rutschten die Forderungen fob Nordostdeutschland erstmals seit mehr als 4 Jahren wieder unter die Linie von 200 EUR/t. Im Schnitt sind aufgrund des nachfrageübersteigenden Angebotes die Preise im Februar 2016 damit 15 EUR/t unter Vormonatslinie. Auch die dezentralen Ölmühlen konnten nicht mehr die bisher genannten Forderungen durchsetzen und reduzierten zum Teil um bis zu 10 EUR/t. Im Schnitt wurden mit 237 EUR/t rund 4 EUR/t weniger verlangt als im Vormonat. Die von den Kammern genannten ab Hof-Preise für Rapsschrot sanken im Februar um 4,6% auf knapp 223 EUR/t.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 24.02.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	349	178	702	586
Vorwoche	356	188	703	586

Quelle: AMI

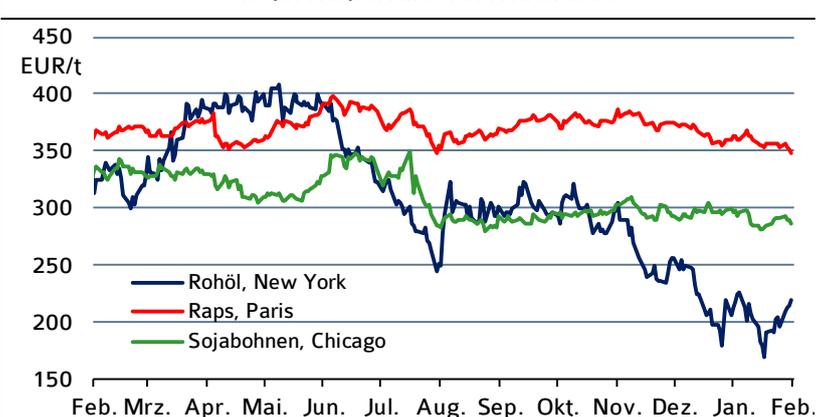
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 23.02.2016)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-270	240-260	80,03	79,78	-
> 100 t	200-240	220-240	Vm: 80,78	74-86	-

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

Internationale Terminkurse



Quelle: NYSE, CME

© AMI 2016

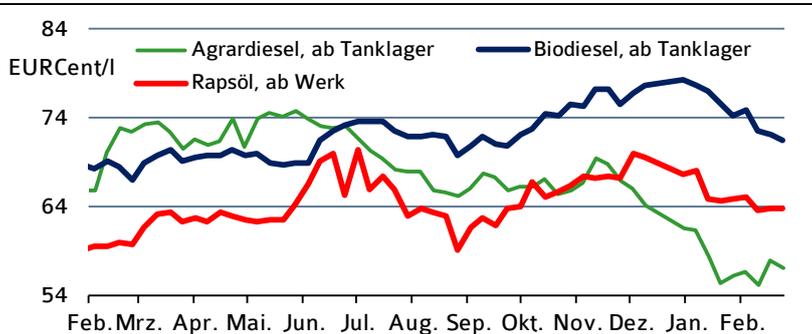
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Abgabepreise für kaltgepresstes Rapsöl wurden erneut leicht reduziert. Der Absatz von Futteröl läuft stetig, es können aber kaum Neukunden dazugewonnen werden. Im Februar 2016 konnten allerdings Partien in Richtung BHKWs verkauft werden, da die Preise für konkurrierendes Palmöl kräftig gestiegen waren. Gegenüber mineralischem Diesel bleibt die Konkurrenzfähigkeit von Rapsöl fob Ölmühle bei einem Preis von 56,70 Cent/l gering.

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 energiesteuernbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2016

Großhandelspreise

Im Hinblick auf mögliche Förderbegrenzungen in Haupterzeugungsländern haben die Rohölkurse in der zweiten Monatshälfte deutlich zugelegt. Das hat auch die Preise für mineralischen Diesel steigen lassen. Im Schnitt waren sie im Februar jedoch rund 1 Ct/l niedriger. Biodiesel kostete derweil gut 3 Ct/l weniger als im Vormonat.

Tankstellenpreise

Die Preise für mineralischen Diesel an der Zapfsäule sind im Februar erneut gesunken und lagen mit durchschnittlich 96 Ct/l fast 2 Ct/l unter Vormonatsniveau.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2016

Verbrauch

In Deutschland wurden 2015 gut 2,1 Mio. t Biodiesel beigemischt, knapp 7 % weniger als im Vorjahr. Bei etwa 4 % höherem Dieserverbrauch von fast 37 Mio. t lag der Beimischungsanteil noch bei 5,8 %, so niedrig wie seit 7 Jahren nicht mehr. Im Jahr 2014 waren es 6,3 %. Auf verschwindend geringem Niveau und deutlich niedriger als im Vorjahr waren 2015 der Verbrauch von B100 und Pflanzenöl zur Verwendung als Kraftstoff. Letzterer erreichte mit 2.000 t nicht einmal die Hälfte des Vorjahresniveaus. Der Verbrauch von Bioethanol ist nach Angaben des Bafa im Jahr 2015 leicht gesunken. Mit knapp 1,2 Mio. t wurden insgesamt rund 3 % weniger verbraucht als im Vorjahr.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	205,0	190,7	190,2	185,4	165,1	159,4	167,4	168,8	2.145,2	2.310,5
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	2,4	-0,1	-1,7	-0,4	3,5	4,9
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	205,2	190,9	190,7	185,7	167,5	159,3	165,7	168,4	2.148,7	2.315,4
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1	0,0	0,1	0,0	2,0	5,5
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	205,2	190,9	190,7	185,8	168,6	159,3	165,8	168,5	2.150,7	2.320,9
Dieselmotorkraftstoffe	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	3.354,8	2.927,3	36.998,7	35.587,1
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,8 %	5,1 %	4,8 %	5,0 %	5,8 %	5,8 %	6,5 %
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	3.353,1	2.926,9	37.004,1	35.597,5
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,9 %	5,2 %	4,8 %	4,9 %	5,8 %	5,8 %	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	11,5	12,6	119,2	138,8
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	96,7	89,9	96,6	100,0	90,5	88,4	82,8	88,8	1.048,6	1.082,0
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	6,7	10,2
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	108,2	100,7	107,0	109,2	99,4	99,2	94,5	101,7	1.173,4	1.229,3
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	1.468,3	1.527,2	18.264,8	18.526,6
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	1.468,5	1.527,5	18.270,3	18.535,1
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 %	6,7 %	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

Schlaglichter

Treibhausgasminderungspflicht mindert Biodieselabsatz UFOP sieht erwarteten Effizienzwettbewerb bestätigt

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) sieht ihre Erwartungen zu der am 1. Januar 2015 in Deutschland eingeführten Treibhausgas-Minderungspflicht durch die Absatzentwicklung bei Biodiesel bestätigt. Trotz eines Rekordverbrauches von etwa 37 Mio. Tonnen Dieselmotorkraftstoff im Jahr 2015 ging der Biodieselabsatz gegenüber 2014 um 0,165 Mio. Tonnen zurück. Der Beimischungsanteil von Biodiesel sank nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) von 6,5 Prozent im Jahr 2014 auf 5,8 Prozent.

Wäre beim Rekordabsatz von Dieselmotorkraftstoff wie im Jahr 2014 ein Beimischungsanteil von 6,5 Prozent erreicht worden, hätte der Biodieselbedarf um etwa 0,250 Mio. Tonnen über den aktuellen Absatzmengen gelegen. Dies zeigt deutlich den Effekt des durch die neue Regelung in Deutschland ausgelösten Effizienzwettbewerbs unter den Biokraftstoff-Rohstoffen. Die Begründung dieser umwelt- und ressourcenpolitisch erwünschten Wirkung

lieferte die Bundesanstalt für Landwirtschaft (BLE) nach Auswertung der Nachhaltigkeitsnachweise für das erste Quartal 2015. Danach betrug die Treibhausgas-Minderung gegenüber dem fossilen Kraftstoff durchschnittlich 60 Prozent, statt der derzeit gesetzlich geforderten Vorgabe von 35 Prozent. Mit erheblich weniger Biodiesel konnte die Mineralölkraftstoffwirtschaft also die Klimaschutzverpflichtung in Höhe von 3,5 Prozent erfüllen.

Die UFOP bekräftigt mit Hinweis auf den in der Bioökonomie bisher einmaligen Treibhausgas-Effizienzwettbewerb, dass mit den aktuellen Absatzmengen nicht das gesamte Potenzial an Treibhausgas-Minderung ausgeschöpft wurde. Denn Biodiesel kann dem Dieselmotorkraftstoff laut Norm bis zu einem Anteil von 7 Prozent beigemischt werden. An dieser Beimischungsgrenze sollte sich daher die notwendige Treibhausgas-Minderungsverpflichtung orientieren, fordert die UFOP. Der Verband spricht sich daher für eine Anhebung der derzeit geltenden Einspar-

vorgaben aus. Die UFOP weist darauf hin, dass die Biokraftstoffproduktion der mit Abstand wichtigste Absatzmarkt für Rapsöl ist und damit einen erheblichen Beitrag zur Stabilisierung der Erzeugerpreise leistet. Im Bereich der stofflichen Nutzung oder Nahrungsmittelverwendung haben die stark gesunkenen Pflanzenölpreise nicht zu einem höheren Absatz geführt, bedauert der Verband.

Das hierzulande und in der Europäischen Union als Nebenprodukt der Herstellung von Biodiesel erzeugte, gentechnikfreie Rapsprotein ersetzt zunehmend importiertes Soja in der Futtermittelration. Diese auch im Sinne der Kreislaufwirtschaft wünschenswerte Entwicklung kann jedoch nur dann fortgeführt werden, wenn die energetische Nutzung von nachhaltig zertifiziertem Rapsöl auch in Zukunft möglich ist. Diese Aspekte müssen Eingang in die Dekarbonisierungsstrategie der Bundesregierung im Klimaschutzplan 2050 finden.

Veröffentlichungshinweis: Absenkung der Siedelinie von Biodiesel mittels Metathese

Biodiesel ist für Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter (DPF) nicht optimal geeignet, da während der Regenerationsphase des DPF Kraftstoff über die Kolbenwände ins Motoröl gelangt. Aufgrund der durchgehend hohen Siedelage verdampft der Biodiesel nicht wie fossiler Dieselmotorkraftstoff aus dem Motoröl und führt zunächst zu einer Ölverdünnung. Bleibt der Biodiesel über längere Zeit im Motoröl, kann weiterhin durch die Bildung von Oligomeren und Polymeren auch eine Ölverschlammung auftreten. Aus diesem Grund wurde an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Coburg in Zusammenarbeit mit dem Thüneninstitut für Agrartechnologie das Siedeverhalten

des Biodiesels geändert, sodass er einfacher aus dem Motoröl verdampfen kann. Durch die Verwendung der Metathesereaktion kann die Siedekurve von Biodiesel abgesenkt werden. Dabei ist 1-Hexen der Reaktionspartner, mit dem die beste Anpassung an den Siedebereich von konventionellem Dieselmotorkraftstoff zu erreichen ist. Der resultierende Kraftstoff wurde intensiv untersucht und in drei verschiedenen Dieselmotoren insbesondere hinsichtlich der entstehenden Emissionen getestet. Zusammenfassend konnte im Rahmen der durchgeführten Tests gezeigt werden, dass sich Metathesekraftstoffe für den Einsatz im Verbrennungsmotor eignen. Siedeverhalten

und Materialverträglichkeit des reinen Metathesekraftstoffs, aber auch die Emissionen und das Brennverhalten von 20%-Blends mit Dieselmotorkraftstoff zeigen, dass Metathesekraftstoffe ohne Einschränkungen zu nutzen sind.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in der Februarausgabe der Zeitschrift MTZ veröffentlicht. Der Artikel steht in deutscher und englischer Sprache auf der Internetseite der UFOP unter www.ufop.de/medien/downloads/biodiesel-and-co/forschung kostenlos zum Download bereit.

Schlaglichter

Umweltfreundliche Dieseldieselkraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen

Moderne Verbrennungsmotoren werden immer sparsamer und sauberer. Die Motorenentwickler stehen nun jedoch vor dem schwer lösbaren technischen Zielkonflikt, ob Kraftstoffverbrauch oder Abgasemission weiter gesenkt werden. Diesen Gordischen Knoten könnten Chemiker und Ingenieure mit ausgefeilten Kraftstoffen zerschlagen, die helfen, die Verbrennung im Motor zu optimieren. Die Entwicklung im Projekt OME wird vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) über den Projektträger Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR) nun für drei Jahre mit 800.000 Euro gefördert.

Gleichzeitig Kraftstoffverbrauch, Abgasemission und Nutzerkomfort zu optimieren, führt zu einem technischen Zielkonflikt. Auch die anspruchsvollen Anforderungen an die Abgas-Qualität haben Motoren und Abgas-Nachbehandlung immer komplexer werden lassen. „Die Weiterentwicklung von Diesel- oder Benzin-Kraftstoffen bietet nun eine Chance, die Bildung schädlicher Abgase direkt am Ursprung, nämlich bereits bei der Verbrennung im Motor, zu vermeiden“, erklärt Jörg Sauer, Leiter des Instituts für Katalysatorforschung und -technologie am KIT. „Ein vielversprechendes Konzept für Dieseldieselkraftstoffe ist die Ver-

wendung von Oxymethylenethern.“ Oxymethylenether (OME) sind synthetische Verbindungen aus Kohlenstoff, Sauerstoff und Wasserstoff ($\text{CH}_3\text{O}(\text{CH}_2\text{O})_n\text{CH}_3$). Aufgrund ihres hohen Sauerstoffgehalts wird die Schadstoffbildung bereits im Verbrennungsstadium unterbunden. Als Dieseldieselkraftstoffe senken sie den Ausstoß von Ruß und Stickoxiden. Allerdings stellt die wirtschaftliche Produktion der OMEs im technischen Maßstab noch eine Herausforderung dar. Das Projekt OME wird an neuen und effizienten Verfahren zur Herstellung des chemischen Produkts OME arbeiten. OME könnten aus nachwachsenden Rohstoffen, wie am KIT-Projekt bioliq gezeigt, hergestellt werden. So trügen sie nicht nur zur Schadstoffminderung bei, sondern leisten auch einen Beitrag zur Minderung von Kohlendioxid ausstoß durch den Verkehr. OME haben ein Verhältnis von Kohlenstoff, Sauerstoff und Wasserstoff, welches stark dem von Biomasse ähnelt, sodass eine Herstellung mit hoher Energie- und Atomeffizienz möglich ist. „Neben der systematischen Variation von Reaktionsparametern wie Druck, Temperatur und Konzentration, müssen auch effiziente Verfahren für die Aufarbeitung der OME entwickelt werden, um eine hohe Kraftstoffqualität zu garantieren“, erläutert Jakob Burger vom Lehrstuhl für Thermodynamik an der TU Kaiserslautern.

Über die Wirkungsweise der OME bei der motorischen Verbrennung und weitere Aspekte der Anwendung von OME im Fahrzeug ist heute noch zu wenig bekannt. Umfangreiche Untersuchungen in Motortests werden diese Anwendungsaspekte beleuchten und dazu beitragen, Potenziale für die Effizienzsteigerung bei der Anwendung der OME zu verdeutlichen. Diese Untersuchungen sollen einen detaillierten Einblick in die Zusammenhänge zwischen chemischer Struktur der OME und Verbrennungseigenschaften ermöglichen. Ziel ist die Demonstration einer stark vereinfachten Abgasnachbehandlung, die auf Partikelfilter und katalytische Nachbehandlung verzichtet. „Mit dem Einsatz von OME können wir den Kraftstoff als Wirkstoff betrachten. Dies eröffnet uns ein großes Potenzial, den trade-off zwischen Verbrauch und Emissionen zu entschärfen und damit eine nachhaltige Mobilität zu sichern“, so Georg Wachtmeister, Leiter des Lehrstuhls für Verbrennungskraftmaschinen an der TU München.

Im OME-Projekt arbeiten die TU Kaiserslautern, die TU München und der Koordinator KIT zusammen.

Produktion von zertifiziertem Bioethanol in Deutschland 2015 weiter gestiegen

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) teilt mit, dass die heimische Produktion von zertifiziertem Bioethanol im vergangenen Jahr um 1,8 Prozent angestiegen ist.

In den Bioethanolwerken Deutschlands wurden im Jahr 2015 insgesamt 739.821 Tonnen Bioethanol aus den nachwachsenden Rohstoffen Industrierüben und Futtergetreide produziert, dies sind 12.940 Tonnen bzw. 1,8 Prozent mehr als im Jahr 2014. Auf der Grundlage heimischen Futtergetreides wur-

den 467.273 Tonnen Bioethanol hergestellt, ein Minus von 8.689 Tonnen, d. h. 1,8 Prozent weniger als im Vorjahr. (Der Anteil des dabei verarbeiteten Futtergetreides an der gesamten deutschen Getreideernte von 44,9 Millionen Tonnen beläuft sich auf 3,4 Prozent.) Aus Industrierüben wurden 264.665 Tonnen Bioethanol hergestellt, ein Plus von 21.951 Tonnen, d.h. 9,0 Prozent mehr als im Jahr 2014. Dies entspricht einer Rohstoffmenge von 2,0 Millionen Tonnen Industrierüben an der auf insgesamt 20,5 Millionen Tonnen geschätzten deutschen Zuckerrü-

benernte im Jahr 2015/16 (9,8 Prozent). Aus sonstigen Stoffen, wie zum Beispiel Resten und Abfällen aus der Lebensmittelindustrie, wurden 7.884 Tonnen Bioethanol hergestellt. Im Vorjahr waren es 8.205 Tonnen (-3,9 Prozent). Etwa ein Drittel der pflanzlichen Rohstoffe wird zu Bioethanol verarbeitet, sonstige pflanzliche Inhaltsstoffe fließen in Produkte wie Proteinfuttermittel aus Getreide, Kraftfutter aus Industrierüben und sonstige Produkte für die Lebens- und Futtermittelindustrie wie beispielsweise Hefe oder Gluten.

Schlaglichter

AEE: Noch zu wenig Tempo für die Energiewende auf Europas Straßen

Die Energiewende funktioniert am besten, wenn sie in möglichst vielen Ländern stattfindet. Dem Ausbau der Erneuerbaren Energien kommt deshalb nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Staaten der Europäischen Union besondere Bedeutung zu. Bis 2020 hat sich die EU das Ziel gesetzt, den Anteil Erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch auf 20 Prozent zu erhöhen, und ist auf gutem Wege dieses Ziel zu erreichen. Hingegen hinkt die Staatengemeinschaft bei ihrem Ziel erheblich hinterher, den Anteil der Erneuerbaren im Verkehrssektor auf zehn Prozent zu erhöhen. „Die meisten EU-Mitgliedstaaten haben große Fortschritte beim Ausbau der Erneuerbaren Energien gemacht. Für effektiven Klimaschutz sind aber noch deutlich mehr Anstrengungen im Mobilitätsbereich nötig“, erklärt Philipp Vohrer, Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE).

Im Verkehrssektor fehlt der Energiewende in Europa das Tempo, obwohl auf ihn rund 30 Prozent des Energiebedarfs entfallen. Nicht einmal sechs Prozent erreichte der Anteil der Erneuerbaren Energien hier im Jahr 2014, wie Eurostat Mitte Februar mitteilte. Das Gros der Menge stellen Biokraftstoffe. Der reale, am Energiegehalt gemessene Anteil fällt sogar noch geringer aus, denn für das Zehn-Prozent-Erneuerbaren-Ziel im Jahr 2020 dürfen zum Beispiel Biokraftstoffe aus Abfällen doppelt angerechnet wer-

den. Für im Transportbereich eingesetzten Strom aus Erneuerbaren Energien gibt es ebenfalls einen Quoten-Bonus. „Zwar ist der Anteil der Erneuerbaren im Verkehrssektor in den vergangenen Jahren ausgehend von niedrigem Niveau stetig gestiegen. Beim aktuellen Ausbautempo werden wir jedoch selbst das bescheidene Zehn-Prozent-Ziel verfehlen. Zudem fehlt es an klaren Zielvorgaben für das nächste Jahrzehnt“, konstatiert Vohrer und weist auf düstere Prognosen zum Klimaschutz. So warnt etwa das International Council on Clean Transportation (ICCT) global vor einem Anstieg der transportbedingten Klimagasemissionen um rund zwei Drittel auf etwa 15 Milliarden Tonnen bis 2030. Das schleppende Ausbautempo im Verkehrssektor liegt darin begründet, dass verfügbare Technologien schlicht zu wenig genutzt werden. So wäre genug Potenzial vorhanden, um das Zehn-Prozent-Ziel der EU allein mit Biokraftstoffen zu erreichen. Zudem hat die Elektromobilität als wichtige Komponente einer Erneuerbaren Transportstrategie noch zu wenig Zulauf. Mit gut 146.000 neu zugelassenen rein elektrisch betriebenen Pkw erreichten diese laut Angaben des Automobilverbandes Acea 2015 EU-weit nur einen Marktanteil von rund einem Prozent. Den Schnitt nach oben zogen die Niederlande als einsamer Spitzenreiter mit mehr als 43.000 zugelassenen E-Pkw. Sie brachten es, begleitet von Steuererleichterungen für die Stromer, auf einen Marktanteil von zehn Prozent.

Zielvorgaben notwendig

„Auch in Zeiten niedriger Ölpreise müssen wir das Wachstum der Erneuerbaren im Verkehrssektor vorantreiben. Einzelne Staaten zeigen vorbildlich, wie das möglich ist“, betont Vohrer. In vielen Staaten, so auch in Deutschland, werden die umweltfreundlichen Antriebe derzeit allerdings von Spritfressern in den Schatten gestellt. In Deutschland stiegen die Neuzulassungen der besonders durstigen sogenannten Sports Utility Vehicles (SUV) im Januar 2016 gegenüber dem Vorjahresmonat um 22 Prozent. Auf europäischer Ebene wird im SUV-Sektor bis 2018 laut einer Analyse von pwc Autofacts ein Zuwachs von 37 Prozent vorausgesagt. „Die niedrigen Ölpreise setzen hier völlig falsche Anreize“, kritisiert Vohrer.

Der Bahnverkehr als umweltfreundlichste Form der Elektromobilität hat es indes schwer, was in Europa an fehlenden Investitionen, mangelnder grenzüberschreitender Kooperation und der Infrastruktur liegt. So ist das Schienennetz der EU in den vergangenen 20 Jahren um mehr als sechs Prozent geschrumpft. Hingegen erhöhte sich die Länge der Autobahnen um mehr als 50 Prozent auf über 73.000 km. „Die Megatrends im Verkehrssektor zeigen, dass auch künftig klare Zielvorgaben für den Ausbau Erneuerbarer Energien in diesem Sektor notwendig sind. Sonst fällt der Transportsektor bei der Energiewende hinten runter und damit auch der Klimaschutz“, warnt 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.

