

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	17. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	354,72	352,32	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	371,00	376,00	↘
Rapsöl	706,00	715,00	↘
Rapsschrot	228,00	221,00	↗
Rapspresskuchen*	232,25	233,25	↘
Paris Rapskurs	361,75	367,25	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	117,45	116,81	↗
Rapsölkraftstoff*	133,55	128-139,10	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	103,47	101,85	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	44,32	46,03	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise legen bei festen Vorgaben der Terminmarktkurse in Paris im April kräftig zu und steigen über Vorjahresniveau
- Handel am Kassamarkt bei sehr knappem Angebot aus der alten Ernte und verhaltener Nachfrage unverändert ruhig
- Kontraktgeschäft bei kräftig steigenden Geboten zeitweise belebter
- Unwetter und Überschwemmungen zerstören in Argentinien bis zu 5 % der Sojaernte und bremsen Exporte, Sojakurse in Chicago erreichen bei reger Nachfrage nach US-Ware 8-Monatshoch

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise klettern auf 6-Monatshoch, kräftig schwankende Sojaschrotpreise schrecken Käufer ab, Rapsschrotangebot knapp
- Rückläufige Nachfrage nach Rapspresskuchen

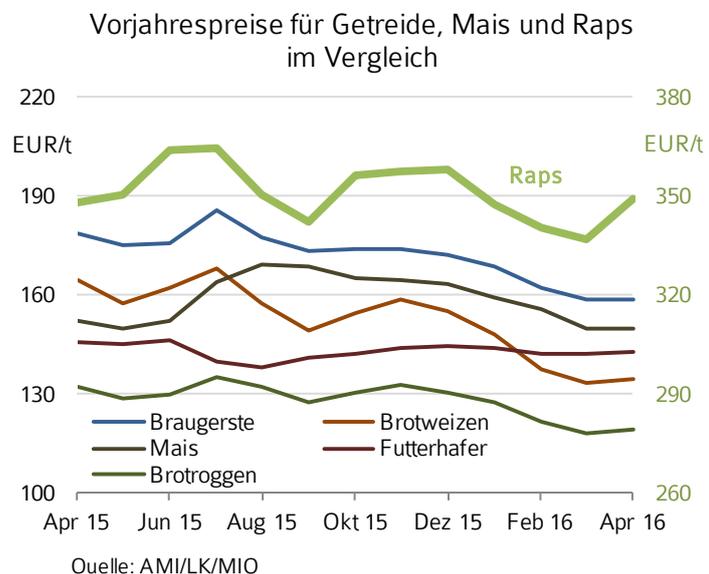
Pflanzenöle

- Rapsölpreise geraten zum Monatsende unter Druck
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl leicht angehoben

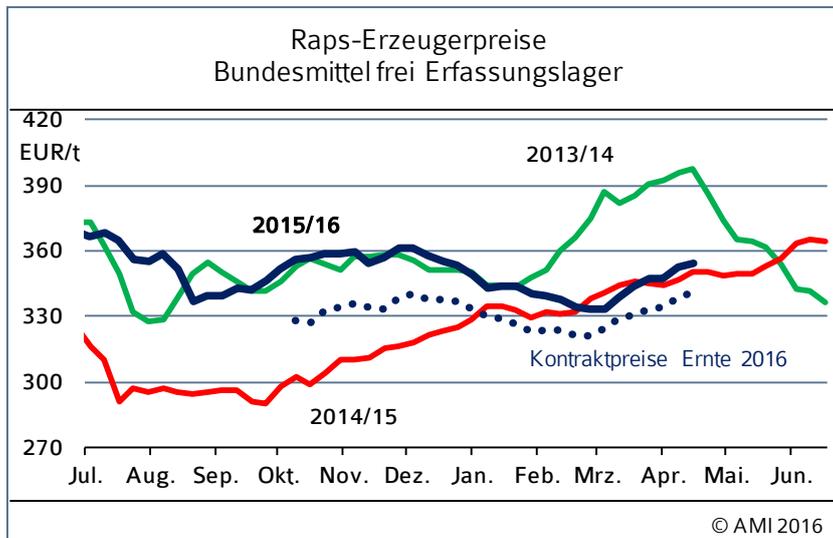
Biokraftstoffe

- Rückläufiger Biodieserverbrauch im Februar 2016
- Großhandelspreise für Biodiesel und Diesel leicht fester

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Feste Vorgaben der Terminmarktkurse haben den Rapspreisen im April auf allen Erfassungsstufen kräftigen Auftrieb gegeben. Die Erzeugerpreise verließen ihr Saisontief und kletterten über Vorjahresniveau. Das Angebot ist mit festen Preisen kurzzeitig gestiegen. Aufgrund einer deutlich kleineren Ernte 2015 sind die Restmengen aber begrenzt. Der Handel hat sich bei verhaltener Nachfrage der Verarbeiter und überschaubarem Angebot kaum belebt.

Rapsöl

Der Pflanzenölhandel ist im April nicht in Schwung gekommen. Die Preisvorstellungen von Käufern und Verkäufern lagen weiterhin zu weit auseinander. Selbst schwach tendierende Rapsölpreise konnten die Nachfrage nicht ankurbeln. Das vordere Angebot war reichlich. Das erhöhte den Druck auf die Preise. Ende April kostete vordere Ware fob Hamburg mit 706 EUR/t rund 7 EUR/t weniger als im Vormonat.

Rapspresskuchen

Dezentrale Ölmühlen meldeten Mitte April Rapspresskuchenpreise von knapp 233 EUR/t. Damit haben sie sich im Schnitt gehalten. Allerdings begrenzte das geringe Kaufinteresse den Preisspielraum nach oben. So verzeichneten einige Anbieter nun auch rückläufige Nachfrage nach Presskuchen, der bisher stetig Richtung Milchviehbetriebe abfluss und die Rapsverarbeitung aufrecht hielt. Aufgrund der geringen Erlöse aus der Milch sind die Forderungen allerdings immer schwerer durchzusetzen.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden gegenüber Vormonat geringfügig angehoben. Nur ein einziger Melder hat seine Preise leicht nach oben angepasst und nähert sich damit den anderen, zur Vorwoche unveränderten Preismeldungen an. Im Schnitt wurden 81,80 Cent/l verlangt. Aus Sicht der dezentralen Ölmühlen in Bayern ist das baldige Angebot an gentechnikfreiem Sojaöl aus der Extraktionsmühle in Straubing ungünstig. Bislang profitierten die Dezentralen von der GMO-Freiheit des Rapsöles.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 27.04.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	371	228	706	656
Vorwoche	376	221	715	647

Quelle: AMI

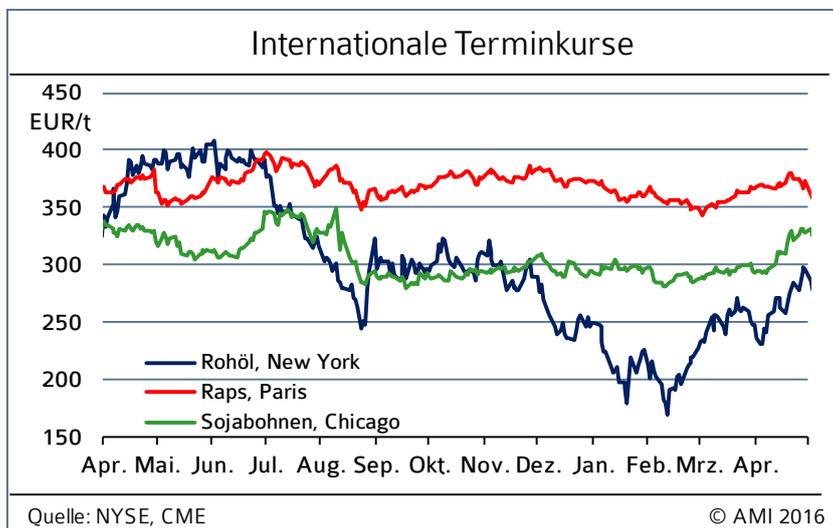
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 19.04.2016)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	230-250	230-255	81,63	81,93	133,55
> 100 t	215-235	210-240	Vm: 80,88	79,78	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

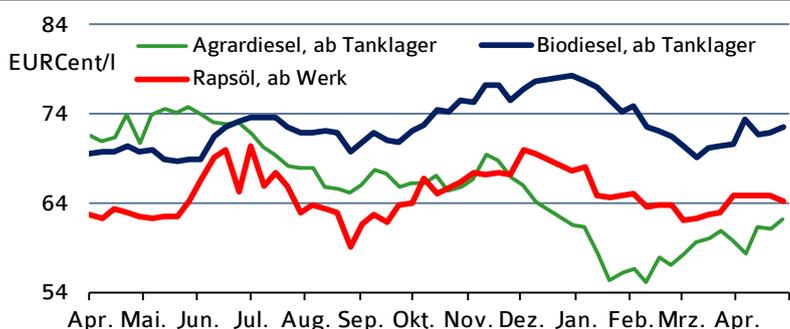
Quelle: AMI



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

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2016

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016

in 1.000 t

	kumuliert			
	Jan.	Febr.	2016	2015
Biodiesel Beimischung	160,0	155,8	315,8	303,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Biodiesel	160,0	155,8	315,8	303,4
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	0,1	0,0
Summe Biodies. & PÖL	160,0	155,8	315,9	303,5
Dieselmotorkraftstoffe	2.735,6	2.919,2	5.654,8	5.234,4
Anteil Beimischung	5,8 %	5,3 %	5,6 %	5,8 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.735,7	2.919,3	5.655,0	5.234,5
Anteil Biodiesel & PÖL	5,9 %	5,3 %	5,6 %	5,8 %
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,9	19,7	19,1
Bioethanol Beimischung	83,3	69,9	153,2	145,0
Bioethanol E 85	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Bioethanol	93,1	79,8	172,9	164,0
Ottokraftstoffe	1.342,5	1.389,7	2.732,2	2.635,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,5	1.389,7	2.732,2	2.635,9
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	5,7 %	6,3 %	6,2 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für Biodiesel und mineralischen Diesel sind im April leicht gestiegen. Während die Forderungen für Diesel im Zuge steigender Rohölkurse angehoben wurden, profitierte Biodiesel von einer lebhafteren Nachfrage. Diese ist allerdings meist auf geringer verfügbare Ware mit einem THG-Einsparpotenzial von über 80 %, sogenanntem UCOME, konzentriert gewesen. Das Angebot konnte die Nachfrage gut bedienen.

Tankstellenpreise

Bei steigenden Rohölkursen haben im April auch die Preise für Diesel an der Zapfsäule zugelegt. Im Monatsdurchschnitt mussten 101,5 Cent/l gezahlt werden und damit 1,50 Cent/l mehr als im Vormonat. Super E10 kostete zum Monatsende mit 126 Cent/l etwa 4 Cent/l mehr.

Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung ist im Februar 2016 sowohl im Vergleich zum Vormonat als auch zum Vorjahresmonat leicht gesunken. Dabei ist das Minus gegenüber Vorjahr, als im Februar gut 156.000 t verbraucht wurden, mit nicht einmal 200 t minimal. Im Vergleich zum Januar 2016 bezifferte sich der Rückgang nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, BAFA, auf knapp 4.000 t. Da im gleichen Zeitraum die Nachfrage nach mineralischem Diesel mit 2,9 Mio. t kräftig angezogen hatte, sank der Beimischungsanteil von Biodiesel deutlich. Mit 5,3 % war er so gering wie seit November 2015 nicht mehr. Im Februar 2016 wurden insgesamt fast 7 % mehr Diesel verbraucht als im Januar 2016 und 12 % mehr als im Februar 2015.

Bioethanol verzeichnete ebenfalls ein deutliches Minus. Mit knapp 80.000 t wurden im Februar 2016 etwa 13.000 t weniger als im Vormonat nachgefragt. Der Anteil an der Beimischung sank bei gleichzeitig steigendem Verbrauch von Ottokraftstoff auf 5,7 %. Im Vorjahresmonat waren es noch 6,6 %.

Schlaglichter

Biokraftstoff als Baustein erneuerbarer Mobilität gezielt einsetzen Koppelprodukte aus Rapsanbau vermeiden Sojaimporte für Viehfutter

Wenn in diesen Tagen landauf, landab gelbe Rapsfelder leuchten, so wächst dort eine Pflanze heran, die Tank und Teller füllt: Das Pflanzenöl der kleinen,

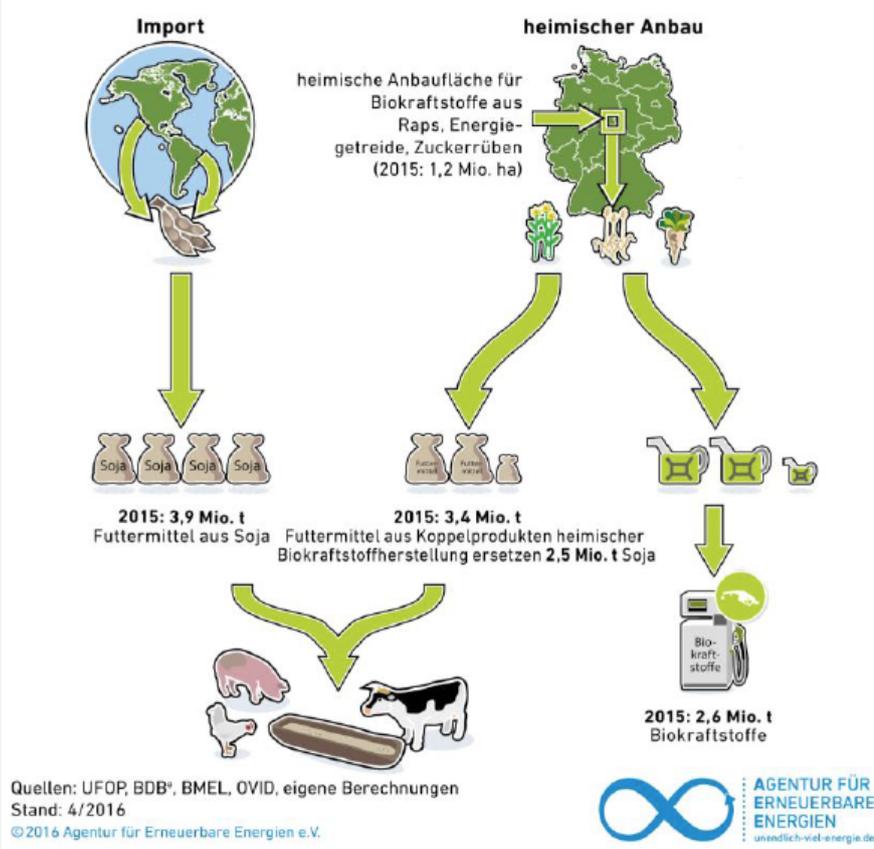
Alternativen zu fossilem Kraftstoff. Elektromobilität und Biokraftstoffe bilden ein starkes Team für eine erneuerbare Verkehrswende“, erklärt der Geschäftsfüh-

sung entsteht. Dieses Rapsschrot und weitere so genannten Koppelprodukte aus der Biokraftstoffproduktion sorgen dafür, dass sich Deutschlands Importbedarf an Soja aus Übersee massiv verringert.

Ohne Koppelprodukte aus heimischer Biokraftstoffproduktion müsste Deutschland 65 Prozent mehr Soja-Futtermittel importieren. Der Flächenbedarf der heimischen Biokraftstoffe ist damit deutlich geringer als es die reine Pflanzenölproduktion erscheinen lässt.

Da die Elektromobilität noch in den Startlöchern steckt, sind Biokraftstoffe wie Biodiesel aus Raps derzeit die wichtigste erneuerbare Komponente auf einem Verkehrsmarkt, der von immer noch wachsendem Durst auf Erdöl geprägt ist. „Ohne eine entschlossene Reduzierung des Energieverbrauchs und eine stärkere Förderung von Alternativen zum privaten Pkw wird eine Verkehrswende hin zu einem klimafreundlichen Transportsektor scheitern“, mahnt Vohrer. Doch trotz der Energieverschwendung durch Spritschlucker könnte die EU allein mit nachhaltig produzierten Biokraftstoffen ihr für 2020 gestecktes Ziel erreichen, nämlich zehn Prozent ihres Energiebedarfs im Verkehrssektor aus erneuerbaren Quellen zu decken. Derzeit wird nur etwa die Hälfte dieses Werts erreicht. „Bei allem noch vorhandenen Potenzial ist jedoch klar, dass die Flächenverfügbarkeit für Bioenergie letztlich begrenzt ist. Wir müssen die Biokraftstoffe daher sinnvoll und gezielt einsetzen“, mahnt Vohrer.

Heimische Biokraftstoffe vermeiden Sojaimporte nach Deutschland Ohne Koppelprodukte aus heimischer Biokraftstoffproduktion müsste Deutschland rund 65 % mehr Soja-Futtermittel importieren.



schwarzen Rapsamen eignet sich im Salat und in der Pfanne ebenso wie als klimafreundlicher Biokraftstoff. Der größere Teil der Samen wird indes als wertvolle Eiweißnahrung in der Viehhaltung verfüttert. „So wie sich Teller, Trog und Tank bei der Nutzung der Energie vom Acker ergänzen können, so gilt es, Biokraftstoff künftig gezielt in besonders geeignete Anwendungen zu kanalisieren, beispielsweise in den Schwerlastverkehr. Dort fehlt es an geeigneten erneuerbaren

er der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Biodiesel und Bioethanol werden dem fossilen Diesel und Ottokraftstoff beige-mischt. Der Markt für reinen Biokraftstoff ist durch niedrige Erdölpreise und steuerliche Belastung zusammengebrochen. So bleiben Biokraftstoffe für den Verbraucher wenig sichtbar. Kaum bekannt ist auch der große Nutzen des eiweißreichen Rapsschrots, der bei der Ölpreis-

Schlaglichter

Biokraftstoff im Diesel: zwei Drittel der Deutschen sehen Beimischung positiv



Bei einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des Verbands der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB), des Verbands der Ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID) und der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) konnte das Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest feststellen, dass zwei von drei Deutschen die Beimischung von Biodiesel in Dieseldieselkraftstoff positiv bewerten. Während 7 Prozent der Befragten sich

enthielten, schätzten 67 Prozent die Beimischung aufgrund umwelttechnischer Aspekte positiv ein. Dem gegenüber stehen 26 Prozent kritische Beurteilungen.

In Deutschland ist der B7 Kraftstoff seit 2009 genormter Standard für Fahrzeuge mit Dieselantrieb. Dabei ist es Kraftstoffherstellern gesetzlich vorgeschrieben, dem Diesel bis zu sieben Volumenprozent Biodiesel beizumischen. Ein Fakt, der nicht weit verbreitet

ist: 88 Prozent der Befragten schätzten den Anteil des Biodiesels zu hoch oder niedrig ein. In Deutschland produzierter Biodiesel besteht überwiegend aus vor Ort hergestelltem Rapsöl, wobei die Zusammensetzung des Biodiesels variiert. Im Jahr 2014 bestand er durchschnittlich aus 72,6 Prozent Rapsöl, 16,8 Prozent altem Speisefett, 4,9 Prozent Sojaöl und 3 Prozent Palmöl. Alle Rohstoffe der Produktion müssen laut „Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung“ einem nachhaltigen Anbau entstammen. So schließt diese die Herstellung mit Ausgangsstoffen besonders schützenswerter Flächen aus. Zu diesen zählen beispielsweise Grünflächen mit großer Biodiversität sowie Feuchtgebiete. Die letztendliche Zusammensetzung des Biodiesels erfolgt in Abhängigkeit von sich verändernden Marktpreisen und normtechnischen Vorgaben. Die positiven Eigenschaften des Rapsöls spielen hier eine entscheidende Rolle, so verhindert dieser im Winter z.B. das Einfrieren des Biodiesels.

Klimaschutz mit erneuerbaren Energien

Bioenergie leistet nach wie vor den größten Beitrag

Am 22. April unterzeichnet Bundesumweltministerin Barbara Hendricks am Sitz der Vereinten Nationen in New York die Pariser Klimaabklärung. Mit ihr verpflichtet sich Deutschland, das in Paris vereinbarte Weltklimaabkommen einzuhalten. Bisher gelang der Klimaschutz in Deutschland vor allem dank der erneuerbaren Energien und insbesondere der Bioenergie: Die Treibhausgas-Einsparungen durch die Erneuerbaren beliefen sich in den vergangenen zwanzig Jahren auf 1,8 Mrd. Tonnen CO₂-Äquivalent, knapp die Hälfte trägt die Bioenergie hierzu bei. Weltweit nehmen die klimaschädlichen Emissionen weiter zu. Alarmiert durch diese Entwicklung, einigte sich die Staatengemeinschaft im vergangenen Dezember in Paris auf die Begrenzung der Erderwärmung auf unter 2 Grad. Dieses verbindliche Ziel soll vorrangig durch

die Verringerung der Treibhausgas (THG)-Emissionen erreicht werden. Der Sektor mit dem noch immer größten Anteil an den klimawirksamen Emissionen ist die Energiewirtschaft, gleichzeitig hat sie aber auch die höchsten Einsparpotenziale. Zwar dominieren auch in Deutschland noch immer fossile Energieträger wie Erdöl und Kohle, die Energiewende zeigt aber bereits positive Auswirkungen auf die THG-Bilanz. So konnte Deutschland in den letzten zwei Jahrzehnten seine THG-Emissionen um ca. 20 Prozent reduzieren. Ein erheblicher Anteil geht auf den Einsatz erneuerbarer Energien zurück. Fast die Hälfte dieser Emissionen wurde durch die Erzeugung und Nutzung von Bioenergie vermieden. Und auch 2015 ist Bioenergie für knapp 40 Prozent aller THG-Einsparungen aus erneuerbaren Energien verantwortlich. Ursächlich für den hohen

Bioenergiebeitrag zum Klimaschutz ist vor allem die Vielseitigkeit dieser Energiequelle: Im Wärmesektor kamen 2015 fast 88 Prozent, im Verkehrssektor knapp 92 Prozent der erneuerbaren Energie aus Biomasse. Zur regenerativen Stromerzeugung trug sie rund ein Viertel bei. Bioenergie ist außerdem speicher- und regelbar und kann damit wetterabhängige Quellen wie Wind und Sonne ergänzen. Schließlich ist sie mit Konzepten der Kaskadennutzung ein Baustein der von der Bundesregierung angestrebten Bioökonomie, also einer Wirtschaft, die auch im stofflichen Bereich auf nachwachsende Rohstoffe setzt. Kaskadennutzung bedeutet, dass die Biomasse erst am Produktlebensende energetisch genutzt wird. Damit Bioenergie auch weiterhin hohe Beiträge zum Klimaschutz erbringen kann, bedarf es der richtigen politischen Rahmenbedingungen.

Schlaglichter

Roland Berger-Studie: Im Straßenverkehr der EU könnten sich bis 2030 „Well-to-Wheel“-Treibhausgasemissionen um 22 Prozent reduzieren lassen

Mit den gegenwärtigen Richtlinien könnten die „Well-to-Wheel“-Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr in der Europäischen Union wesentlich reduziert werden: von heute 1.100 Megatonnen auf 862 Megatonnen in 2030, und somit die Emissionen in Richtung des Zielniveaus der Europäischen Kommission (–30 Prozent im Jahr 2030 gegenüber 2005) verringern. Eine stärkere Marktdurchdringung optimierter Verbrennungsmotoren in Fahrzeugflotten könnte den größten Beitrag zu dieser Reduktion leisten. Die Markteinführung optimierter Motoren sowie alternativer Treibstoff- und Fahrzeugtechnologien stellt eine bedeutende Herausforderung für die Öl- und Automobilindustrie dar. Zwischen 2010 und 2030 könnte dies zu Mehrkosten für Antriebssysteme von insgesamt 380 bis 390 Milliarden Euro führen. Dies sind Hauptkenntnisse einer Bewertung von Treibstoff- und Fahrzeugtechnologien, die Roland Berger im Auftrag von Kraftstofflieferanten und Unternehmen der Automobilbranche* durchgeführt hat. Ziel war es, einen integrierten Treibstoff- und Fahrzeug-Strategieplan (Integrated Fuels and Vehicles Roadmap) für 2030+ auszuarbeiten und die für die Allgemeinheit kostengünstigsten Optionen zur Verringerung von Treibhausgasen herauszuarbeiten.

„Die gegenwärtigen regulatorischen Rahmenbedingungen in der EU zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs müssen für die Zeit nach 2020 aktualisiert werden, um Sicherheit für Investitionen in kohlenstoffarme Fahrzeuge und Treibstoffe zu schaffen“, erklärt Thomas Schlick, Partner bei Roland Berger. Die Roland Berger-Studie wurde erstellt, um eine sachliche Betrachtung potenzieller Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen zu entwickeln. Gleichzeitig bietet sie einen umfassenden Strategieplan unter Berücksichtigung der Machbarkeit aller Treibstoff- und Fahrzeugtechnologien sowie infrastrukturbezogener Aspekte und

den erforderlichen regulatorischen Rahmenbedingungen nach 2020.

Weiteres Potenzial zur wirtschaftlichen Reduktion von Treibhausgasen bis 2030

Laut der Roland Berger-Studie ergibt sich zusätzliches Einsparpotenzial durch eine größere Marktdurchdringung hybridisierter Antriebssysteme (18 Megatonnen CO₂-Emissionen bis 2030) sowie Nutzung von Treibstoffen mit einem höheren Anteil fortschrittlicher Biokraftstoffe (15 Megatonnen CO₂-Emissionen bis 2030). Weiteres Einsparpotenzial bei Nutzfahrzeugen ergibt sich durch die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen und höhere zulässige Gesamtgewichte sowie aerodynamisch effizientere LKWs. „Noch kann das volle Treibhausgasemissionspotenzial dieser Technologien unter den bestehenden regulatorischen Rahmenbedingungen nicht ausgeschöpft werden. Die Kosten der Technologien können unter 100 Euro pro reduzierter Tonne CO₂ liegen. Der Einsatz zugunsten dieser Technologien von Fahrzeugherstellern und Treibstoffproduzenten muss durch stärkere Marktsignale vonseiten der Kunden ergänzt werden“, erklärt Schlick. Zur Förderung kosteneffizienter Technologien nach 2020 schlagen die Roland Berger-Experten eine Kombination aus Finanzinstrumenten, Richtlinien und einer verbesserten Informationspolitik gegenüber Kunden vor. Dies beinhaltet Steuervorteile für fortschrittliche Biokraftstoffkomponenten und die Einführung eines CO₂-basierten Kfz-Steueranteils. Um die Vorteile hybrider Fahrzeuge transparent zu machen, sollten zudem zusätzliche Informationen zu Kosteneinsparungen in bestehende Fahrzeugeffizienzbeschreibungen aufgenommen werden.

Unterstützung des Umstiegs auf alternative Energien bis 2030 und danach

„Die Vorteile der gegenwärtigen regulatorischen Rahmenbedingungen, die zur

Einführung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeug- und Treibstofftechnologien führen, sollten die Grundlage für zukünftige Überlegungen bilden, denn sie stellen einen Weg dar, wie Nullemission erreicht werden kann“, sagt Walter Pfeiffer, Partner bei Roland Berger. Trotz erwarteter Kostenoptimierungen im Bereich alternativer Technologien wie beispielsweise Elektroautos, wird deren Anteil am Umsatz bis 2030 unter den gegenwärtigen regulatorischen Rahmenbedingungen nach den Erkenntnissen der Roland Berger-Bewertung relativ gering sein. Nichtsdestotrotz glauben die Experten auch, dass nichttechnische Maßnahmen alle Fahrer zur Reduktion von Emissionen bewegen könnten.

Kosteneffiziente Dekarbonisierung durch stärkere Nutzung marktbasierter Mechanismen für Verkehrskraftstoffe

Die Experten von Roland Berger haben herausgefunden, dass marktbasierende Mechanismen langfristig eine Option zur Ergänzung von CO₂-Standards, erneuerbaren Treibstoffen und Infrastruktur-Richtlinien für Fahrzeuge darstellen. Sie ermöglichen die Beschaffung finanzieller Mittel zur Förderung neuer Fahrzeug- und Kraftstofftechnologien für minimale Kohlenstoffemissionen durch die Mitgliedsstaaten. Längerfristig könnten diese Mechanismen die wichtigste Treibhausgasreduktions-Richtlinie werden.

*Folgende Unternehmen sind Teil der Fahrzeugtreibstoff-Vereinigung (Auto Fuel Coalition): BMW, Daimler, Honda, NEOT/St1, Neste, OMV, Shell, Toyota und Volkswagen.

Die Studie kann hier heruntergeladen: www.rolandberger.de/medien/publikationen/2016-04-28-rbsc-pub-Auto_Fuel_Study.html

Schlaglichter

Studie: Weniger Methan-Emissionen bei der Erdölförderung verhindern Erneuerbare Energien im Verkehr

Bei der weltweiten Förderung von Erdöl und Erdgas treten große Mengen von klimaschädlichen Begleitgasen aus. Die Verringerung dieser Emissionen kann aber aufgrund neuer Regelungen in der europäischen Kraftstoffqualitätsrichtlinie die Nutzung von Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor verhindern.

Bei der Förderung von Erdöl und Erdgas tritt in großen Mengen methanhaltiges Begleitgas aus, das entweder abgefackelt (Flaring) oder in die Atmosphäre abgelassen wird (Venting). Die Mineralölindustrie fackelt weltweit jährlich eine Menge Methan ungenutzt ab, die etwa einem Drittel des gesamten europäischen Erdgasverbrauchs entspricht. Dies zeigt eine neue Studie des Beratungsunternehmens Exergia. Die Emissionen durch Flaring belaufen sich auf den gesamten jährlichen Treibhausgasausstoß von Ländern wie Frankreich oder Italien. Hinzu kommen die Emissionen durch das Ablassen von Begleitgasen, die nach wissenschaftlichen Schätzungen bis zu fünf Prozent des weltweiten Treibhausgasausstoßes ausmachen.

Verringert die Erdölindustrie die klimaschädlichen Begleitgasemengen, kann sie sich dies zukünftig auf gesetzliche Vermeidungsvorgaben für den europäischen Transportsektor anrechnen lassen. Dies regelt die europäische Kraftstoffqualitätsrichtlinie (Fuel Quality Directive, FQD), die im kommenden Jahr in deutsches Recht umgesetzt werden muss. Demnach sind

die Erdölunternehmen verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen ihres Kraftstoffs im Jahr 2020 um sechs Prozent im Vergleich zu 2010 zu reduzieren. Die Mineralölwirtschaft kann sich zur Zielerreichung unter anderem die Nutzung von Elektromobilität und Biokraftstoffen anrechnen lassen. „Die unterschiedlichen Vermeidungsmaßnahmen werden zukünftig miteinander konkurrieren. Da bisher keine Kontrollen vorgesehen sind und große Mengen von Begleitgasen emittiert werden, besteht die Gefahr, dass die Mineralölindustrie lediglich deren Ausstoß auf dem Papier reduziert. Damit wird kein Anreiz geschaffen für die Nutzung von Erneuerbaren Energien und alternativen Antrieben“, sagte Dr. Theodore Goumas, Geschäftsführer von Exergia und einer der Autoren der Studie. „Dies wäre eine falsche Weichenstellung, denn eine nachhaltige Dekarbonisierung des Verkehrs wird dadurch nicht in die Wege geleitet.“

Goumas kritisierte, dass auch Maßnahmen zur Reduzierung von Begleitgasen außerhalb Europas ohne strikte Regeln auf die Ziele der europäischen FQD angerechnet werden können. Die gesetzlichen Vorgaben seien zu vage. Sie enthielten keinen Prüfmechanismus, um zu ermitteln, ob die Einsparungsmaßnahmen tatsächlich vorgenommen oder bereits anderswo angerechnet wurden. „Wenn auf die europäischen Klimaziele Maßnahmen angerechnet werden, die angeblich in Sibirien, Nigeria oder Venezuela durchgeführt

wurden, dann müssen sie kontrolliert und in einem zentralen Register abgeglichen werden. Diese Notwendigkeiten zeigen die vergleichbaren Probleme beim ETS, dem EU-Emissionshandel“, sagte Goumas.

Auch der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) kritisiert die Anrechnung von Begleitgasreduktionen auf die europäischen Klimaziele im Verkehr. „Die FQD erlaubt mit der Begleitgasreduzierung ein weitgehend unkontrolliertes Schönrechnen der fossilen Kraftstoffe. Die fehlenden Vorgaben zu Dokumentation und Kontrolle führen abermals zu einer abenteuerlichen Ungleichbehandlung: Während Biokraftstoffe ihre Nachhaltigkeit und Treibhausgasbilanz belegen müssen, sind Benzin und Diesel hiervon unberechtigterweise ausgenommen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. „Wenn die Reduktion von Begleitgasen angerechnet werden soll, dann muss die Produktion von fossilem Öl zertifiziert werden, so wie es bei Biokraftstoffen üblich ist“, sagte Baumann.

Exergia hat die Studie „Options for Reduction of Upstream Emissions from Oil Production: Significance, Implementation and Consequences“ durchgeführt im Auftrag von OVID Verband der Ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland und dem VDB.

Die Studie kann auf der VDB-Webseite (www.biokraftstoffverband.de) kostenfrei geladen werden.

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.

