

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE.....3f
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 5ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	35. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	347,37	348,15	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	359,00	357,00	↗
Rapsöl	765,00	745,00	↗
Rapsschrot	180,00	184,00	↘
Rapspresskuchen*	245,71	236,43	↗
Paris Rapskurs	370,50	367,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	122,11	122,37	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	109,88	110,10	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	45,96	48,41	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapsrzeuger in Deutschland auf derzeitigem Preisniveau kaum abgabebereit, zumal es weniger ist als im Vorjahr
- Mühlen heben Rapsprämien nicht an, beklagen unzureichende Erlöse aus Nachproduktverkauf
- Positive Aussichten für US-Sojaernte drückt Notierungen in Chicago, aber Nachfrage Chinas kommt langsam in Gang

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotnachfrage ist gering, viele Mischfutterhersteller sind derzeit gut versorgt, warten US-Sojaernte ab
- Rapsschrot ist preislich weiterhin die bevorzugte Proteinkomponente im Futter, hat sich daraufhin verteuert
- Rapspresskuchen ist preisgünstiger verfügbar, weitere dezentrale Ölmühlen geben auf

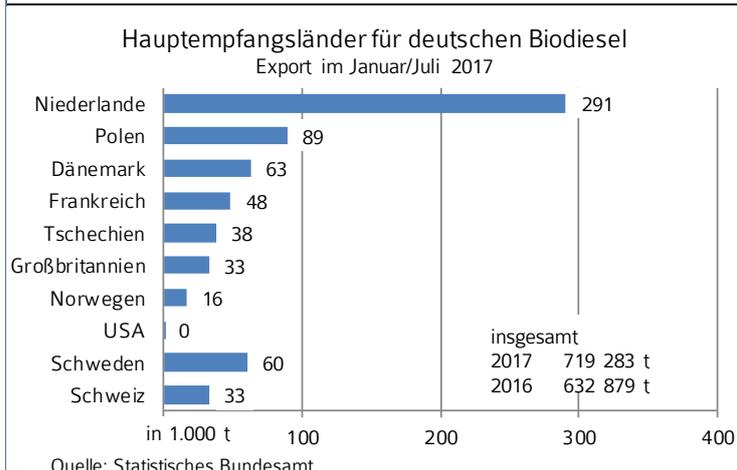
Pflanzenöle

- Rapsölpreise tendieren wieder fester und entwickeln sich damit entgegengesetzt zu den anderen Pflanzenölpreisen
- Palmöl steht unter Druck einer wachsenden Produktion in Südostasien und erreichte 18-Monatstief
- Kaltgepresstes Rapsöl hat sich vergünstigt, Nachfrage weiterhin sehr überschaubar

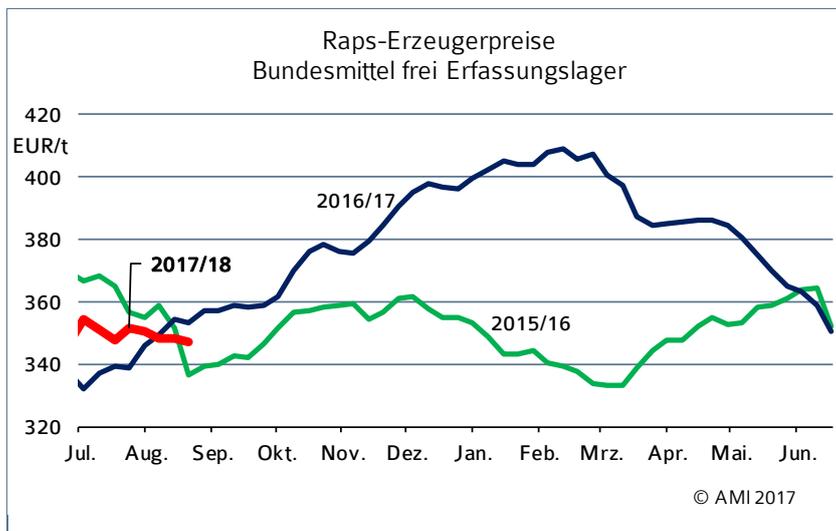
Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage wegen Entscheidung über Anti-Dumping-Zölle abwartend, Nachfrageanstieg laut Marktteilnehmern wohl erst im Oktober

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 30.08.2017, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

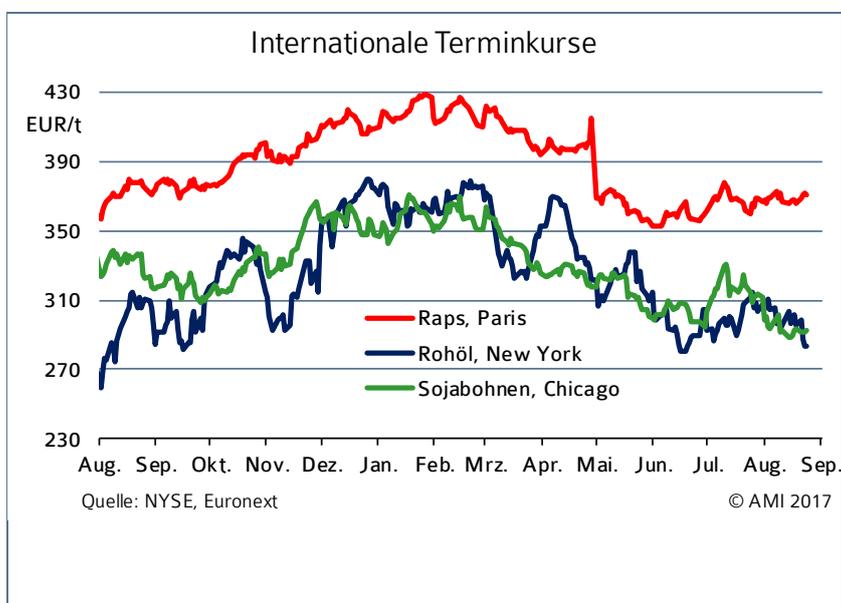
	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	359	180	765	571
Vorwoche	357	184	745	597

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 22.08.2017)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	225-260	245-260	86,50	87,58	-
> 100 t	210-230	235-240	Vm: 87	Vm: 85-88	-

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



Raps

Die Rapsernte 2017 fiel alles andere als gut aus. Schwache Erträge führten zu 4,3 Mio. t, knapp 15 % weniger als im langjährigen Durchschnitt. Die EU-Prognose fällt mit 21,9 Mio. t indes durchaus positiv aus. Zum Leidwesen deutscher Rapserzeuger bewegten sich die Rapskurse in Paris daher nach unten. Damit lag das Preisniveau zu niedrig, als dass Landwirte zum Verkauf bereit waren.

Rapsöl

Die Rapsölpreise konnten sich gegen Monatsende wieder befestigen, lagen aber deutlich unter Vormonatsniveau. Die Erlössituation der Ölmühlen hat sich nicht verbessert, die Aus-sichten sind unerfreulich. Sojaöl steht unter dem Druck einer hohen US-Ernteprog-nose, und auch Palmöl tendiert aufgrund des Pro-duktionsanstieges schwächer.

Rapspresskuchen

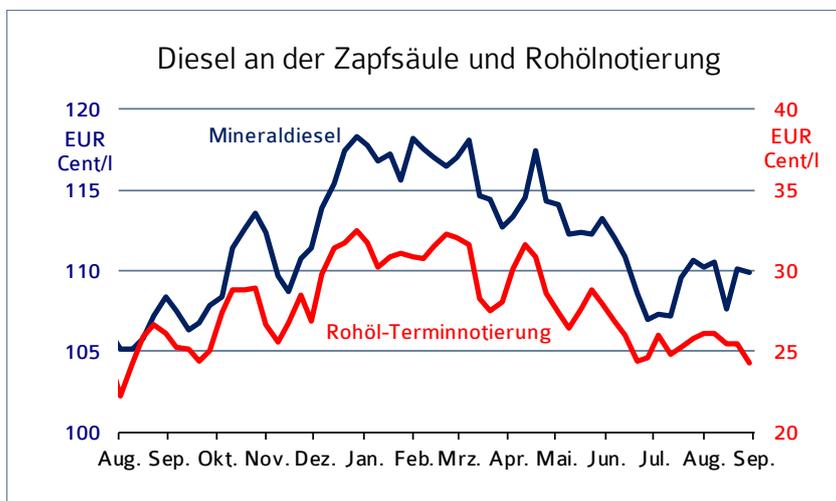
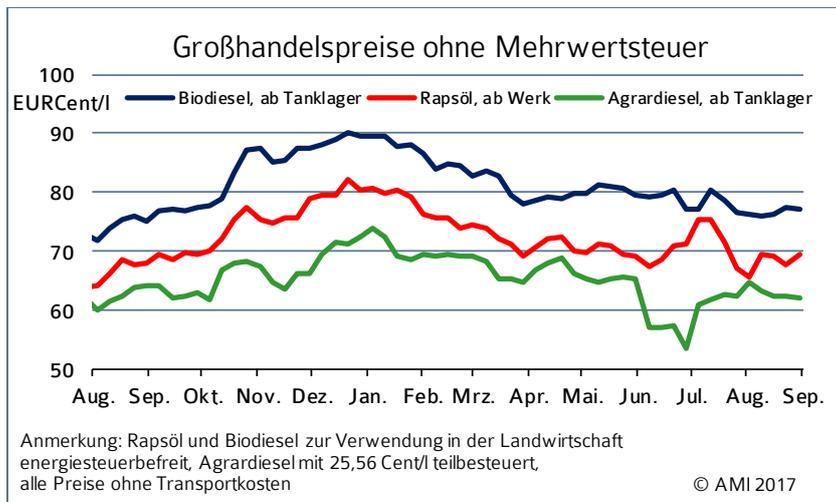
Dezentrale Ölmühlen senkten ihre Forderungen für Rapspresskuchen auf rund 232 EUR/t. Damit waren vordere Paritäten 16 EUR/t günstiger als noch im Vormonat. Das Angebot wird immer überschaubarer, weil einige de-zentrale Ölmühlen ihre Produktion einstellen. Sie sind nicht mehr bereit, die Kosten für die Zertifizierung zu tragen, die das Geschäft mit Kraft- bzw. Heizstoffen kaum noch hergeben. Der Absatz an Futterölen und Rapspressku-chen wird aber einzelbetrieblich nicht ausrei-chen, den Betrieb der Ölmühle zu tragen. Daher wird die Rapsverarbeitung vollständig eingestellt.

Auf Großhandelsebene lagen die Forderungen für Rapspresskuchen stabil auf leicht höherem Niveau um 214 EUR/t. Die Nachfrage ist stetig, das Angebot teils rückläufig, so dass für vordere Ware die Preise zuletzt sogar stiegen, während spätere Liefertermine unter dem Druck schwacher Rapskurse nachgaben.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden gegenüber Vormonat leicht reduziert und folgten damit der Entwicklung am Raps-ölmarkt, gaben jedoch deutlich weniger nach. Rapsöl fob Mühle kostete im August im Schnitt 68,28 Cent/l und lag somit 4,13 Cent/l unter Vormonatsniveau. Gründe für den zwis-chenzeitlichen Preisverfall waren das reichli-che Angebot sowie die fehlende Nachfrage aus dem Biodieselsektor. Die Unsicherheit über die im September zu beschließenden EU-Importzölle auf ausländischen Biodiesel belasten und lähmen die Biodieselproduktion

Biodiesel/ min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2017
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	2017	2016
Biodiesel Beimischung	150,5	134,4	206,3	175,3	178,2	189,9	1.038,0	1.115,6
Summe Biodiesel	150,5	134,4	206,3	175,3	178,2	189,9	1.038,0	1.115,6
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Biodies. & PÖL	150,6	135,0	211,1	175,3	178,2	189,9	1.038,0	1.115,6
Dieselmotorkraftstoffe	2.754,5	2.724,6	3.365,5	3.034,2	3.147,4	3.123,0	18.055,6	17.150,6
Anteil Beimischung	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	5,4 %	6,1 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.905,1	2.859,6	3.576,6	3.209,4	3.325,7	3.312,9	19.093,6	18.266,3
Anteil Biodiesel & PÖL	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	5,4 %	6,1 %
Bioethanol ETBE a)	8,7	8,0	8,8	10,7	12,1	7,2	55,6	61,7
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	79,8	89,2	93,4	88,2	496,9	498,0
Summe Bioethanol	85,3	77,4	88,6	99,9	105,5	95,5	552,5	559,7
Ottokraftstoffe	1.318,5	1.244,6	1.522,3	1.417,1	1.549,6	1.535,3	8.642,8	8.335,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.403,8	1.322,0	1.610,9	1.517,0	1.655,1	1.630,8	9.195,3	8.894,8
Anteil Bioethanol c)	6,1 %	5,9 %	5,5 %	6,6 %	6,4 %	5,9 %	6,0 %	6,3 %

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

Am Biodieselmärkte ging es auch im August fortgesetzt ruhig zu. Das Angebot ist ausreichend, aber die Käufer halten sich zurück. Mit den überschaubaren Umsätzen gab es kaum Preisbewegungen. Marktteilnehmer warten die anstehenden energiepolitischen Entscheidungen zu Importzöllen auf Biodiesel in der EU-28 im September und in den USA ab. Solange dürften die Geschäfte noch auf Sparflamme laufen.

Tankstellenpreise

Ende Juli hatten sich die Rohölnotierungen noch über die Marke von 50 USD/bbl nach oben geschraubt, konnten das Niveau aber nicht halten. So verloren sie im August deutlich. Druck erzeugten Meldungen über einen Rückgang der globalen Rohölnachfrage. In der letzten Augustwoche war dann vor allem der Hurrikan Harvey Thema am Markt. Raffinerien in Texas wurden nach Überschwemmungen geschlossen. Das hat die US-Rohölnachfrage und infolgedessen die Notierungen einbrechen lassen.

Verbrauch

Biodiesel

Steigender Biodieseleinsatz bei gleichzeitig etwas geringerem Dieselverbrauch hat die Beimischung auf über 5,7 % steigen lassen. Das ist nach den Zahlen im März 2017 immerhin das beste Ergebnis in 2017. Insgesamt wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1,04 Mio. t Biodiesel verbraucht und damit 7 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Im Jan./Juni 2016 lag der Beimischungsanteil bei über 6 %, die in diesem Jahr nicht erreicht werden konnten, denn die Nachfrage nach Diesel erreichte in den sechs Monaten rund 18,1 Mio. t und lag damit 5 % über der Vorjahresmenge.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol hat im Juni 2017 abgenommen. Es wurden knapp 95.500 t nachgefragt. Der Verbrauch an Ottokraftstoff ging ebenfalls zurück. Allerdings nur leicht, so dass der Beimischungsanteil auf 5,9 % schrumpfte. Im ersten Halbjahr 2017 erreichte der Bioethanolverbrauch 552.500 t und war damit 1,3 % kleiner als im Vorjahreszeitraum.

Schlaglichter

VDB: EU-Kommission gefährdet Versorgung mit Pharmaglycerin Bundesminister Gröhe sagt bei Werksbesuch in Marl Unterstützung zu



Die Versorgung der deutschen Industrie mit Pharmaglycerin steht vor einer ungewissen Zukunft. Pharmaglycerin wird als Kuppelprodukt bei der Herstellung von Biodiesel aus Rapsöl erzeugt. Nach 2020 sehen Pläne der EU-Kommission das Ende der Biodieselproduktion aus Raps vor. Dies wird sich direkt auf die Versorgung mit Pharmaglycerin auswirken, denn ein Großteil des vielseitigen Stoffes entstammt den Biodieselwerken.

Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe, zugleich CDU-Spitzenkandidat der CDU in Nordrhein-Westfalen, und Rita Stockhofs, Bundestagsabgeordnete für den Wahlkreis Recklinghausen II, informierten sich im Werk der Natural Energy West (NEW) GmbH im Chemiepark Marl über die Zusammenhänge der Produktion von Biodiesel aus Raps und seinem Koppelprodukt Pharmaglycerin.

Der rückläufige Biodieselabsatz der vergangenen Jahre hat die Handelspreise für Rohglycerin, das in Marl zu Pharmaglycerin aufbereitet wird, bereits deutlich anziehen lassen; dies ist ein klarer Hinweis für eine knappe Versorgung der Märkte. Für die Zukunft kündigt sich sogar eine Versorgungslücke bei Pharmaglycerin an, denn aktuelle

Pläne der EU-Kommission sehen vor, den Einsatz von Biodiesel aus Raps nach 2020 zu beenden.

„Unsere Produktion von Biodiesel und Pharmaglycerin auf Basis von Raps ist von den Plänen der EU-Kommission unmittelbar betroffen. Wenn dieser Richtlinienentwurf nicht grundlegend geändert wird, ist der Standort in Marl nach 2020 gefährdet. Das kann letztlich das Ende der Biodieselproduktion bedeuten, und ohne Biodiesel wird es auch kein Glycerin mehr geben“, erläuterte NEW-Geschäftsführer Detlef Volz.

Glycerin aus der Biodieselproduktion hat in den vergangenen Jahren fossiles Glycerin vollkommen verdrängt. Der vielseitig verwendbare Stoff wird heute in Kosmetika, Arzneimitteln, Lebensmitteln und in der chemischen Industrie eingesetzt.

Die Kombination von Biodiesel- und Glycerinproduktion ist ein Musterbeispiel der Bioökonomie. Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe sagte bei seinem Besuch: „Deutschland ist heute der größte Hersteller von hochwertigem Pharmaglycerin in Europa. Es wäre aberwitzig, diese Spitzenposition aufzu-

geben. Wer die Vernetzung der Bioökonomie versteht und fossile Rohstoffe nach und nach in allen Teilen der Wirtschaft ersetzen will, kann auf die kombinierte Produktion von Biokraftstoff und Pharmaglycerin in Deutschland überhaupt nicht verzichten.“

Hintergrund:

Der Richtlinienentwurf der EU-Kommission „Recast of the Renewable Energy Directive“ (RED II) sieht vor, dass Biodiesel aus Pflanzenöl – heutzutage der wichtigste regenerative Kraftstoff – keine Anrechnung mehr auf die vorgeschriebenen Mindestanteile an regenerativen Kraftstoffen im Straßenverkehr erhält. Stattdessen sollen ausschließlich Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen gefördert werden. Damit droht ein massiver Absatz- und Produktionsrückgang bei Biodiesel aus Pflanzenölen wie beispielsweise Rapsöl, da Biokraftstoffe aufgrund ihrer im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen höheren Kosten nur aufgrund verbindlicher Vorgaben eingesetzt werden.

Bis zum Jahr 2020 muss Deutschland im Verkehr einen Anteil von 10 Prozent erneuerbare Energien erreichen. Nach den Plänen der EU-Kommission soll dieser Anteil danach wieder abgesenkt werden, und zwar auf nur noch 6,8 Prozent bis zum Jahr 2030. Diese Absenkung ist maßgeblich im Ausschluss von Biodiesel aus Pflanzenöl begründet.

Bei der Herstellung von Biodiesel fällt als Kuppelprodukt immer Rohglycerin an. Pro Tonne Biodiesel entstehen etwa 100 kg Rohglycerin, das dann bis zur Pharmaqualität mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 Prozent aufbereitet wird. In Deutschland werden pro Jahr etwa 400.000 Tonnen Pharmaglycerin produziert. Der größte Teil, knapp zwei Drittel, des verarbeiteten Rohglycerins stammt von den Biodieselherstellern.

Schlaglichter

Stuttgarter Flughafen stellt Vorfeldfahrzeuge auf synthetischen Biokraftstoff um

Der Landesflughafen setzt auf umweltfreundliche Antriebe. Fahrzeuge, für die es noch keinen Elektroantrieb gibt, tanken deshalb von nun an synthetischen Diesel. Der aus Rest- und Abfallstoffen sowie Pflanzenöl aus zertifiziertem Anbau hergestellte Kraftstoff zahlt sich doppelt aus: im Vergleich zu fossilem Diesel senkt er die CO₂-Emissionen um etwa 70 % und bei seiner Verbrennung werden deutlich weniger Luftschadstoffe freigesetzt. So entsteht beim Fahren rund 30 % weniger Feinstaub. Das schützt sowohl die Umwelt als auch die Mitarbeiter.

Winfried Hermann MdL, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sagte bei der offiziellen Inbetriebnahme der Tankstation auf dem Flughafenvorfeld am 31. August 2017: „Der Landesflughafen ist das erste Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg, das seine Fahrzeugflotte großflächig mit synthetischem Diesel betankt. Der vom Land geförderte Einsatz dieses klimaschonenden Kraftstoffs ist neben der gezielten Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebe am Boden und

in der Luft ein weiterer wichtiger Schritt beim Klima- und Gesundheitsschutz.“ Wo der Flughafen Stuttgart noch keine Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld einsetzen kann, soll ergänzend der synthetische Treibstoff verwendet werden. Bei vielen flughafenspezifischen Sonderfahrzeugen, wie beispielsweise den Einsatzfahrzeugen des Winterdienstes oder der Flughafenfeuerwehr, fehlt es derzeit auf dem Markt noch an Alternativen zum Dieselantrieb. Darum testet der Flughafenbetreiber in dem langfristig angelegten Projekt, ob sich der nichtfossile Brennstoff für die Übergangszeit als praxistauglich erweist.

„Ein fairport zu sein heißt, dass wir auch bei unserer Fahrzeugflotte ein Vorbild sein wollen. Unser Ziel, den gesamten Flughafen bis 2050 klimaneutral zu betreiben, ist eine äußerst anspruchsvolle Aufgabe. Der Einsatz von C.A.R.E.-Diesel ergänzt unsere bisherigen Anstrengungen für den Klimaschutz und kommt dabei auch allen Mitarbeitern auf dem Vorfeld zu Gute“, sagte Walter Schofer, Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH. Die Flughafen-gesellschaft setzt den sogenannten C.A.R.E.-

Diesel der Firma Tool-Fuel ein; ein Akronym für CO₂-Reduction, Arctic Grade, Renewable und Emission Reduction (zu Deutsch: CO₂-Reduktion, Kältebeständigkeit, nachwachsend und Emissionsminderung). Bislang kann der alternative Diesel nur in geschlossenen Fuhrparks und Flotten erprobt werden. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg stimmte der Umstellung zu. Neben dem Flughafenbetreiber selbst wird der Kraftstoff künftig von auf dem Areal tätigen Tochtergesellschaften der FSG und anderen auf dem Vorfeld tätigen Drittfirmen getankt werden. Mit dem Einsatz von synthetischem Diesel kommt die Flughafengesellschaft den Klimazielen ihres fairport-Programms einen Schritt näher. Ihre Treibhausgas-Emissionen will die Flughafengesellschaft bis 2030 im Vergleich zu 1990 halbieren. Bis 2050 soll der Flughafen Stuttgart klimaneutral betrieben werden. Mit seinem fairport-Konzept hat sich der Flughafen Stuttgart das Ziel gesetzt, langfristig und dauerhaft zu einem der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu werden.

Biokraftstoffindustrie: Kein einstweiliger Rechtsschutz gegen Vorgabe der EU-Kommission

Das Europäische Gericht hat am 30. August 2017 einen Antrag des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) auf einstweiligen Rechtsschutz gegen eine Vorgabe der Europäischen Kommission (EU-KOM) zurückgewiesen. Ein durch die strittige neue Regelung entstehender finanzieller Schaden reicht nach Rechtsprechung des Gerichts nicht aus, um die Dringlichkeit zu begründen, die einen einstweiligen Rechtsschutz rechtfertigt. Die deutschen Biodieselproduzenten befürchten aufgrund der Vorgabe finanzielle Einbußen in Millionenhöhe. Dieser Verlust kann jedoch nach dem Europäischen Gericht durch Schadensersatzklagen gegen die EU-KOM beglichen werden. Zusätzlich hatte der VDB vorgebracht, dass die EU-Vorgabe die Beziehungen zwischen den Vertragspartnern erheblich stört

und Biodiesel gegenüber Bioethanol und HVO (hydriertem Pflanzenöl) schlechter stellt. Diese Argumente bewertete das Gericht als nicht ausreichend konkret. „Wir werden den Beschluss des Europäischen Gerichts prüfen, das sich in keiner Weise zu der Rechtmäßigkeit der EU-Vorgabe geäußert hat. Jedenfalls rechne ich damit, dass die deutschen Biodieselproduzenten den ihnen entstehenden Schaden gegenüber der Kommission geltend machen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. „Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Europäische Kommission sehenden Auges, rechtswidrig und völlig grundlos einen Milliardenschaden provoziert“, sagte Baumann. Für deutsche Biokraftstoffproduzenten ist die Treibhausgasreduzierung ihrer Kraftstoffe ein wesentlicher Vertragsbestandteil, von dem der

Preis der Ware maßgeblich abhängt. In ihrer Vorgabe an die Zertifizierungssysteme hatte die EU-KOM im April eine neue Berechnungsmethode der Treibhausgasemissionen für Biodiesel eingeführt, die ab dem 1. September gilt. Wie die Treibhausgasemissionen berechnet werden, ist gesetzlich geregelt. Entgegen dieser eindeutigen Regelung will die EU-KOM nunmehr auch Emissionen von mitverarbeitetem Methanol in die Bilanz für Biodiesel einbeziehen. Viele Biodieselproduzenten hatten jedoch bereits Anfang des Jahres Lieferverträge mit der Mineralölindustrie für den Herbst geschlossen, in denen sie Treibhausgaswerte zugesichert hatten. Durch die nachträgliche Änderung der EU-KOM können die Produzenten diese Zusicherung nicht mehr erfüllen.

Schlaglichter

„Klimaschutzziele im Verkehr nur mit Biokraftstoffen erreichbar“

UFOP-Vorsitzender und DBV-Vizepräsident Vogel fordert Beibehaltung konventioneller Biokraftstoffe

Deutliche Kritik an der Verkehrspolitik der Bundesregierung und der EU-Kommission übte der Vizepräsident des Deutschen Bauernverbandes (DBV), Wolfgang Vogel, auf der Pressekonferenz zur Erntebilanz 2017. „Für den Klimaschutz bleiben herkömmliche Biokraftstoffe auf der Basis von Raps, Zuckerrüben oder Getreide auch nach 2020 notwendig. Wir beweisen erfolgreich die Nachhaltigkeit dieser Biokraftstoffe. Der Vorschlag der EU-Kommission, diese bis 2030 schrittweise durch Biokraftstoffe der zweiten Generation etwa aus Stroh und Holzresten zu ersetzen, ist nicht akzeptabel. Damit kann die EU ihre Klimaschutzziele für den Verkehr bis 2030 nicht erreichen. Wir fordern, den bis 2020 festgelegten Anteil von 7 Prozent konventioneller Biokraftstoffe bis 2030 fortzuführen und Bio-

kraftstoffe der zweiten Generation dann draufzusatteln.“

Von der kommenden Bundesregierung forderte Vogel, die Spielräume für die Anhebung der so genannten Treibhausgas-minderungsquote zu nutzen, um das Klimaschutzpotenzial von Biokraftstoffen voll auszuschöpfen. „Die Treibhausgas-Quote sollte schon ab 2018 stufenweise von heute 4 Prozent auf 6 Prozent angehoben werden“, erklärte Vogel.

In der Elektromobilität sieht Vogel einen „fortlaufenden Prozess“. Auch nach 2030 würden gerade im Fern- und Schwerlastverkehr und bei Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft flüssige Kraftstoffe benötigt. Deshalb sei es wichtig, die Beimischung von Biokraftstoffen im

Schwerlastverkehr auf 30 Prozent zu erhöhen.

Der Einsatz von Biokraftstoffen aus heimischen Rohstoffen hat nach Einschätzung des Deutschen Bauernverbandes viele Vorteile: Der Verkehrssektor erfüllt die Vorgaben zur Senkung von Treibhausgasen zu vertretbaren Kosten. Die Landwirte können ihre Fruchtfolgen mit wertvollen Kulturen erweitern und die Bodenfruchtbarkeit verbessern. Die Tierhaltung erhält eine zusätzliche heimische Quelle für Eiweißfuttermittel. Die Verbraucher erhalten die von ihnen gewünschte Verfügbarkeit heimischer Lebensmittel mit gentechnikfreier Fütterung, insbesondere aus Rapschrot.

Aufbruchsstimmung in der Branche für nachwachsende Rohstoffe

C.A.R.M.E.N. e. V. Konjunkturumfrage nachwachsende Rohstoffe Frühjahr 2017

C.A.R.M.E.N. e. V. befragt seit 2010 in regelmäßigen Abständen die Branche der nachwachsenden Rohstoffe zu ihrer wirtschaftlichen Lage. Unternehmen aus den Teilbranchen feste Biomasse, Biogas, biogene Treibstoffe und stoffliche Nutzung geben ihre Einschätzung zur aktuellen Lage und zur zukünftigen Entwicklung ab. Die erhobenen Daten werden von C.A.R.M.E.N. e. V. evaluiert und veröffentlicht.

Generell positives Klima

Die Branche sieht sich im Aufwärtstrend und blickt optimistisch in die Zukunft. Dieses Fazit lässt sich insbesondere aus zwei Aspekten ziehen: Der Anstieg beider Indexwerte (aktuelle Lage & zukünftige Entwicklung) um über fünf Punkte war der höchste Sprung nach oben seit Beginn der Umfrage. Außerdem wurden Werte von über 55 Indexpunkten zuletzt Ende 2011 erzielt und liegen nicht

mehr weit von den absoluten Höchstwerten. Die zukünftige Entwicklung wird sogar noch etwas besser als die aktuelle Lage eingeschätzt.

Nach einer leichten Verschlechterung im vergangenen Halbjahr schätzen die Unternehmen ihre aktuelle Lage wieder deutlich besser ein. Deutlich mehr als die Hälfte (56 %) hat im Vergleich zum Vorjahr steigende Umsätze erwirtschaftet. Dieser Wert lag zuletzt Ende 2011 höher. Der Anteil der Unternehmen, die im Vergleich zum Vorjahr Umsatzverluste hinnehmen mussten, ist mit 18 % so gering wie seit Anfang 2014 nicht mehr. Ein ähnlich erfreuliches Bild zeigt sich auch beim Blick auf die Investitionen im vergangenen Jahr. Dass die derzeit gute Lage trotz in der Vergangenheit häufig auftretender Schwankungen in der Branche nicht als Strohhalm angesehen wird, zeigen die Erwartungen an die zukünftige

Entwicklung. Nur noch 11 % der Unternehmen befürchten im kommenden Jahr fallende Umsätze. In der Vergangenheit lag dieser Wert zeitweise mehr als dreimal so hoch. Ebenso erfreulich: Seit Ende 2010, also fast seit Beginn der Umfrage, haben mit knapp drei Viertel noch nie so viele Unternehmen mit Umsatzsteigerungen in den folgenden 12 Monaten gerechnet.

Der Aufschwung und die positiven Erwartungen an die Zukunft gehen wie auch bei den vergangenen Umfragen nicht mit einer entsprechenden Einschätzung der politischen Rahmenbedingungen einher. Nahezu kein Unternehmen (4 %) schätzt diese positiv ein, im Gegenteil, dieser Wert hat sich im Vergleich zum vergangenen Halbjahr nochmals halbiert.

Schlaglichter

Bosch-Studie sieht großes Einsparpotenzial durch „eFuels“ Aber: eFuels langfristig deutlich teurer als Biokraftstoffe

Ein CO₂-neutraler Verbrennungsmotor – was vor wenigen Jahren wohl noch ins Reich der Fantasie gehört hätte, kann bald Realität werden. Der Kniff sind synthetische Kraftstoffe, sogenannte eFuels. Diese binden bei der Herstellung CO₂. Das Treibhausgas wird so zum Rohstoff und mithilfe von regenerativ erzeugtem Strom lässt sich daraus Benzin, Diesel oder Gas herstellen. „Synthetische Kraftstoffe können Benziner und Diesel CO₂-neutral machen und einen großen Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung leisten“, sagt Dr. Volkmar Denner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH. Wie groß dieser Beitrag allein im Pkw-Bestand Europas wäre, haben Bosch-Experten errechnet: Bis 2050 könnte der konsequente Einsatz von synthetischen Kraftstoffen ergänzend zur Elektrifizierung bis zu 2.800.000.000 Kilogramm CO₂ (= 2,8 Gigatonnen) einsparen. Das entspricht der dreifachen Menge des Kohlenstoffdioxid-Ausstoßes von Deutschland im Jahr 2016.

Der Blick über Europa hinaus zeigt die Dringlichkeit, die Emissionen im Verkehr weiter zu reduzieren: Um die in Paris gesteckten Klimaziele zu erreichen, müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs in den nächsten vier Jahrzehnten weltweit um 50 Prozent gesenkt werden, in den Industriestaaten um mindestens 85 Prozent. „Um die künftigen Klimaziele zu erreichen, braucht es

neben der Elektromobilität weitere intelligente Lösungen“, sagt Denner. Denn selbst wenn alle Autos eines Tages rein elektrisch fahren: Flugzeuge, Schiffe und selbst Lkw werden auch zukünftig überwiegend mit Sprit angetrieben. CO₂-neutrale Verbrennungsmotoren, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, sind deshalb ein vielversprechender weiterer Pfad – und zwar auch im Pkw. Hinzu kommt, dass synthetische Kraftstoffe so designt werden können, dass sie praktisch rußfrei verbrennen. Damit lassen sich die Kosten der Abgasnachbehandlung reduzieren.

Ein weiterer zentraler Vorteil dabei ist, dass das bestehende Tankstellennetz weiter genutzt werden kann. Selbiges gilt auch für das bestehende Know-how bei der Verbrennungstechnik. Und obwohl Elektroautos in den nächsten Jahren deutlich günstiger werden, könnte sich die Entwicklung der Kraftstoffe lohnen. Bosch hat errechnet, dass je nach Kosten der eingesetzten regenerativen Energie ein mit eFuels betriebener Hybrid bis zu einer Laufleistung von maximal 160.000 Kilometern günstiger sein könnte als ein Langstrecken-Elektroauto.

Heutiges Tankstellennetz nutzbar, keine Umrüstung bei alten Fahrzeugen

Technisch ist es schon heute möglich, synthetische Kraftstoffe herzustellen. Wenn

der Strom, der dafür eingesetzt wird, regenerativ – und damit CO₂-frei – gewonnen wird, sind diese Kraftstoffe klimaneutral und vielseitig verwendbar. Mit dem Ausgangsstoff H₂ können Brennstoffzellen betrieben werden, mit weiter verarbeiteten Kraftstoffen auch Verbrennungsmotoren oder Flugzeugturbinen. Für synthetischen Diesel, Benzin und Gas erfolgen derzeit erste Industrialisierungen in Pilotprojekten in Norwegen und Deutschland. Dazu kommt: Weil sie mit der bisherigen Infrastruktur und Motoren-generation kompatibel sind, wirken synthetische Kraftstoffe direkt im Bestand und damit deutlich schneller als eine Flottenerneuerung durch Elektrofahrzeuge. Auch für Fahrer älterer Fahrzeuge würde sich nichts ändern: Denn synthetisch erstelltes Benzin bringt selbst einen Oldtimer zum Fahren – es bleibt von den chemischen Strukturen und grundsätzlichen Eigenschaften nach wie vor Benzin.

Noch ist die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen aufwendig und teuer. Doch ein Markthochlauf der Produktion sowie eine günstige Preisentwicklung beim Strompreis könnten dafür sorgen, dass synthetisch erzeugte Kraftstoffe deutlich günstiger werden. Langfristig sind nach aktuellen Studien reine Kraftstoffkosten von 1,00 bis 1,40 Euro pro Liter realisierbar (exklusive Steuer). Ein Preis also, der deutlich über den Kosten für Biodiesel oder Bioethanol liegt.

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

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.

