

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	48. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	352,66	358,19	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	367,00	375,00	↘
Rapsöl	798,00	815,00	↘
Rapsschrot	175,00	175,00	→
Rapspresskuchen*	214,58	232,50	↘
Paris Rapskurs	369,00	376,50	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	127,18	129,24	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	119,28	119,89	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	57,30	58,02	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapsnachfrage im November kurzzeitig belebt
- Preise aber mittlerweile wieder schwächer, Verkaufsbereitschaft der Landwirte erneut gering
- Sojamarkt blickt vor allem auf Aussaat in Südamerika

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotnachfrage der Mischfutterindustrie gering, Preise orientieren sich an US-Sojakursen
- Kaufinteresse für Rapspresskuchen schwindet, Mühlen drosseln Verarbeitung aufgrund geringer Margen

Pflanzenöle

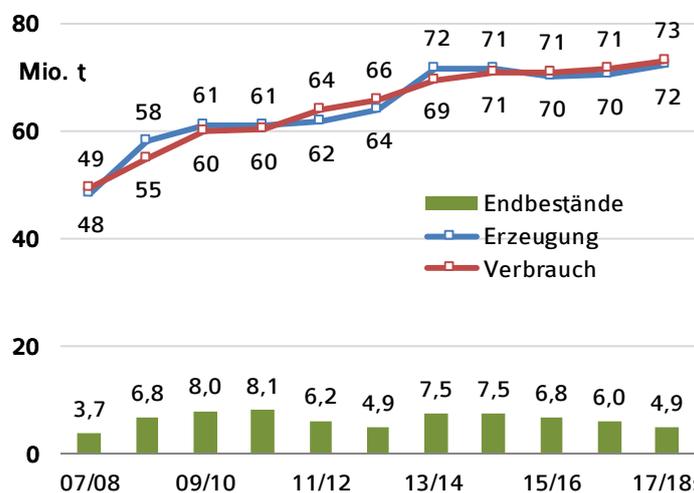
- Rapsölpreise fallen zurück, hohes Eurokursniveau und schwache internationale Pflanzenölkurse belasten
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl trotz geringer Nachfrage fester

Kraftstoffe

- Verlängerung der OPEC-Förderkürzung stützt Rohölnotierungen und Mineralölpreise
- RME-Nachfrage nach kurzzeitiger Kaufwelle wieder beruhigt
- Beimischungsanteile für Biokraftstoffe im September gestiegen

Grafik der Woche

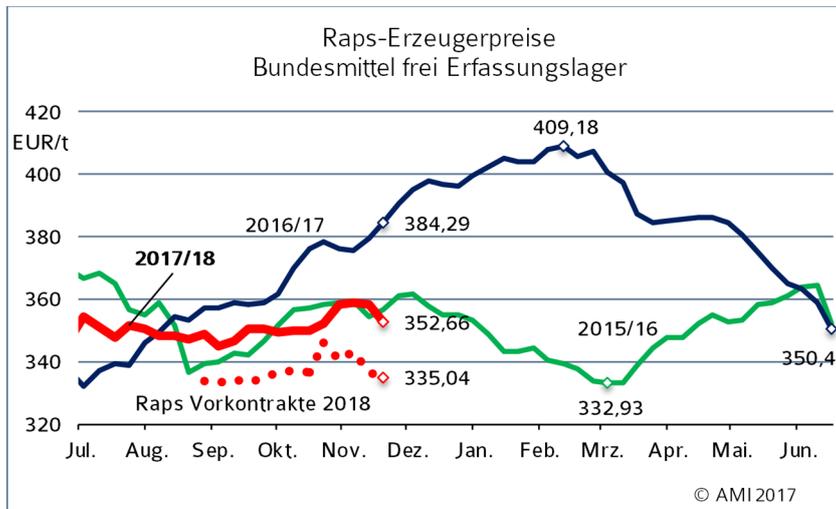
Globale Rapsversorgung



Quelle: USDA, AMI 2017

Anmerkung: s = geschätzt

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 29.11.2017, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

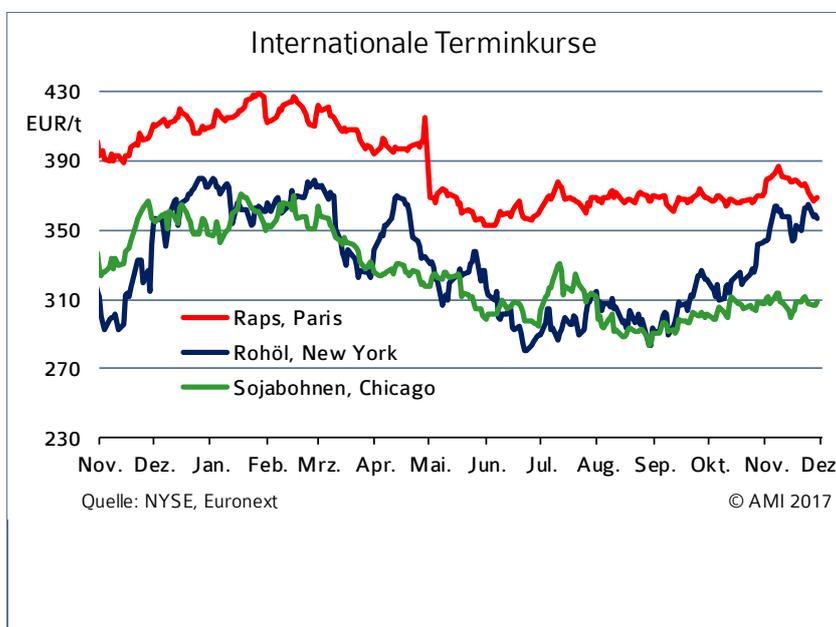
	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	367	175	798	580
Vorwoche	375	175	815	603

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl
ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 21.11.2017)

Monatsproduktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	200-220	200-240	86,83	88,17	-
> 100 t	210-220	210-220	Vm: 86,50	Vm: 87,50	-

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



Raps

Anfang November legten die Raps-erzeugerpreise kräftig zu und kletterten fast bis auf 360 EUR/t. Damit lagen sie zwar nach wie vor deutlich unter Vorjahr, konnten aber den einen oder anderen Landwirt zum Verkauf animieren. Der entscheidende Impuls für die Preisbefestigung kam vom Biodieselmärkte, wo die Nachfrage anzog. Das Ganze währte aber gerade einmal eine Woche. Mittlerweile tendieren die Preise wieder schwächer. Das hat die Verkaufsbereitschaft abgekühlt.

Rapsöl

Das Kaufinteresse für Rapsmethylester hatte sich Anfang November kurzzeitig belebt. Das zog die Rapsölpreise nach oben. Doch hielt die Hausse nicht lange. Zuletzt fielen die Preise wieder auf Vormonatsniveau zurück. Druck erzeugen die geringere Biodieselnachfrage, der hohe Euro sowie rückläufige internationale Pflanzenölkurse.

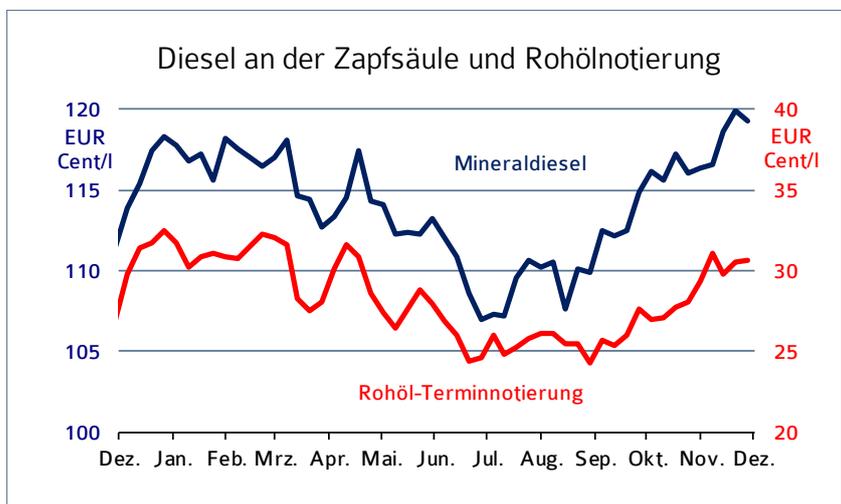
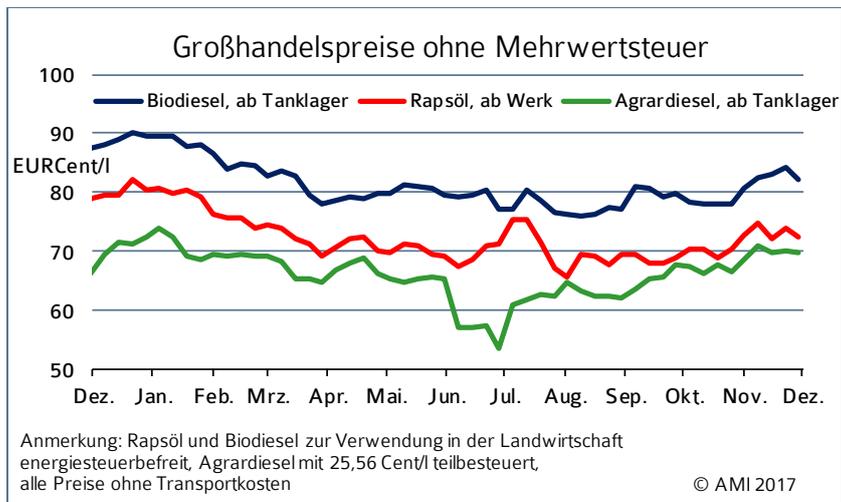
Rapspresskuchen

Die unbefriedigende Wertschöpfung aus den Produkten drosselt die Rapsverarbeitung in den dezentralen Ölmühlen zunehmend. Mit dem schleppenden Ölgeschäft hatten sich die Ölmüller bereits abgefunden, nun schwindet auch das Kaufinteresse für Rapspresskuchen. Belebten im Sommer die vielen Lücken in der Milchviehfütterung mit GVO-freier Ware die Nachfrage nach Rapspresskuchen, scheinen sich die Veredelungsbetriebe nun ausreichend mit Kontraktware versorgt zu haben und suchen keine schnelle Ware mehr. Die Verkaufspreise für Rapspresskuchen sind auf durchschnittlich 214,60 EUR/t gefallen und liegen so 3,50 EUR/t unter Vormonatslinie.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl zogen im November 2017 an. Dezentrale Ölmühlen verlangten im Schnitt 87,50 Cent/l und damit 0,6 % mehr als noch im Vormonat. Aber die geringe Nachfrage begrenzte das Preisplus. So spiegelt sich der Preisanstieg für Rapsöl nur teilweise wider, denn die Ölmühlenindustrie verlangte für rohes Rapsöl fast 5 % mehr als im Vormonat. Damit hat sich die Konkurrenzfähigkeit als Kraftstoff aber nicht verschlechtert, denn die Dieselpreise sind noch viel stärker gestiegen. Diesel kostete im November unverteuert durchschnittlich 7 % mehr als im Vormonat. Im Umfeld anziehender Rohstoffpreise und sich vertuernder Konkurrenzprodukte wurde auch für Biodiesel mehr erzielt, 5,7 % mehr als im Vormonat.

Biodiesel/ min Diesel



Großhandelspreise

Nach kurzer Belebung geht es am Biodieselmarkt wieder ruhiger zu. Vereinzelt wurden zuletzt noch Geschäfte abgeschlossen, aber große Umsätze dürfte es nach Einschätzung von Marktteilnehmern bis Jahresende nicht mehr geben. Erfahrungsgemäß werden sich die meisten Käufer Mitte Dezember zurückziehen. Einzig deutliche Preisnachlässe könnten das Geschäft noch einmal beleben, aber nicht mehr für Dezemberware, die schon in den Büchern ist.

Tankstellenpreise

Die Aussicht auf eine Verlängerung der Fördermengenbegrenzung bis Jahresende 2018 in den Mitgliedstaaten der Organisation erdöl-exportierender Länder (OPEC) und Russland befestigte die Rohölpreise im November. Zudem waren die Rohöllagerbestände in den USA rückläufig. Die festeren Rohöl-Terminkurse ließen auch die Dieselpreise steigen, fast bis auf 120 EUR Cent/l.

Verbrauch

Biodiesel

Im September erreichte die Biodieselbeimischung mit 6,3 % den höchsten Anteil in 2017. Das lag nicht an einer höheren Biodieselmenge, sondern am deutlich reduzierten Dieserverbrauch. Im September wurden 200.000 t Biodiesel beigemischt, das waren 3,2 % weniger als im Vormonat. Gleichzeitig wurden fast 7 % weniger Diesel verbraucht, so dass der

Beimischungsanteil stieg. Im Vergleich zum Vorjahr wurde zum dritten Mal in Folge mehr Biodiesel verbraucht. Seit Juli 2017 summiert sich die Menge auf knapp 613.000 t. Das sind 58.800 t mehr als im Vorjahreszeitraum. Über das ganze Jahr gesehen, bleibt der Verbrauch an Biodiesel allerdings noch 1,1 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2017

in 1.000 t									kumuliert		
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	2017	2016
Biodiesel Beimischung	150,5	134,4	206,3	175,3	178,2	189,9	205,7	206,9	200,3	1.450,5	1.497,0
Summe Biodiesel	150,5	134,4	206,3	175,3	178,2	189,9	205,7	206,9	200,4	1.450,5	1.497,0
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0
Summe Biodies. & PÖL	150,6	135,0	211,1	175,3	178,2	189,9	205,7	206,9	200,3	1.450,5	1.497,0
Diesekraftstoffe	2.754,5	2.724,6	3.365,5	3.034,2	3.147,4	3.123,0	3.119,8	3.186,1	2.976,8	24.365,1	23.383,8
Anteil Beimischung	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	6,2 %	6,1 %	6,3 %	5,6 %	6,0 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.905,1	2.859,6	3.576,6	3.209,4	3.325,7	3.312,9	3.325,5	3.393,0	3.177,1	25.815,6	24.880,7
Anteil Biodiesel & PÖL	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	6,2 %	6,1 %	6,3 %	5,6 %	6,0 %
Bioethanol ETBE a)	8,7	8,0	8,8	10,7	12,1	7,2	9,1	9,3	9,7	75,9	84,6
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	79,8	89,2	93,4	88,2	97,2	93,7	86,3	687,6	690,3
Summe Bioethanol	85,3	77,4	88,6	99,9	105,5	95,5	106,3	103,0	96,1	763,5	774,9
Ottokraftstoffe	1.318,5	1.244,6	1.522,3	1.417,1	1.549,6	1.535,3	1.484,8	1.539,6	1.387,8	11.665,7	11.316,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.403,8	1.322,0	1.610,9	1.517,0	1.655,1	1.630,8	1.591,1	1.642,6	1.483,9	12.429,2	12.091,9
Anteil Bioethanol c)	6,1 %	5,9 %	5,5 %	6,6 %	6,4 %	5,9 %	6,7 %	6,3 %	6,5 %	6,1 %	6,4 %

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.

Bioethanol

Der Beimischungsanteil an Bioethanol ist im September 2017 ebenfalls gegenüber Vormonat gestiegen. Die von der BAFA festgestellten 6,48 % markieren aber nicht den Höchststand, dieser war im Juli 2017 verzeichnet worden. Der Verbrauch an Bioethanol zur Beimischung fiel auf rund 86.300 t zurück. Das war sowohl weniger als im Vormonat als auch im Vorjahresmonat. Demgegenüber hat die Verwendung von Bioethanol im ETBE um 4,8 % zugenommen. Die gemeldeten 9.745 t liegen zudem 4,4 % über Vorjahreswert. Der Verbrauch an Ottokraftstoff lag demgegenüber fast 10 % unter Vormonatsmenge.

Schlaglichter

UFOP fordert stabile Rahmenbedingungen zur Nutzung des Klimaschutzpotenzials heimischer Biokraftstoffe

Der Vorsitzende der Union zu Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), Wolfgang Vogel, appellierte anlässlich der Agritechnica 2017 in Hannover an die zukünftige Regierungskoalition in Berlin, die vorhandenen Potenziale heimischer Biokraftstoffe voll auszuschöpfen und Biokraftstoffen aus nachhaltigen Rohstoffquellen weiterhin eine verlässliche Marktperspektive zu geben.

Hintergrund seiner Forderung ist der besorgniserregende Rückgang der Verwendung von Rapsöl als Rohstoff für die Biodiesel-Produktion. Nach dem Evaluations- und Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) über das Quotenjahr 2016 überstieg der Einsatz von Abfallölen zur Produktion von Biodiesel erstmals die Menge an verwendetem Rapsöl. Ursache dieser Entwicklung ist vor allem die 2015 eingeführte Treibhausgas-Minderungsverpflichtung und der damit ausgelöste Wettbewerb um die Effizienz der THG-Minderung.

Deutschland habe mit der Einführung der neuen Regelung in der nationalen Bio-

kraftstoffpolitik den Weg aufgezeigt, wie mit mehr Effizienz, das heißt mit weniger Biomasse, mehr Klimaschutz erreicht werden könne, so der UFOP-Vorsitzende Vogel. Dieses Modell könne auch auf EU-Ebene der Motor sein, um Technologie und Rohstoffen den Klimaschutz im Verkehrssektor voranzubringen. Zunächst müsse aber eine zukünftige Regierungskoalition in Berlin diese gewünschte und zum Teil auch absehbare Entwicklung durch eine Erhöhung der THG-Minderungsverpflichtung in Deutschland baldmöglich kompensieren. Sonst könne das bereits heute vorhandene Potenzial für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor nicht ausgeschöpft werden.

„Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sind ein wichtiges Element, bereits heute und nicht in einer fernen Zukunft Klimaschutz zu betreiben. Sie sind damit ein wichtiger Baustein für die Energiewende im Verkehrssektor“, so Wolfgang Vogel. Wenn Deutschland an den nationalen Klimaschutzzielen im Mobilitätssektor festhalten wolle, würden alle Optionen benötigt, um diese auch zu erreichen. Dazu gehörten

insbesondere die bereits am Markt eingeführten Biokraftstoffe der ersten Generation. Kraftstoffe aus Raps, Zuckerrüben oder Getreide seien nachhaltig, nicht zuletzt, weil sie zusätzlich heimische Eiweißfuttermittel lieferten. Nur auf Basis eines sicheren Sockels für die Verwendung konventioneller Biokraftstoffe könne die Markteinführung fortschrittlicher Biokraftstoffe gelingen.

Diese Haltung müsse von der zukünftigen Bundesregierung bei den aktuellen Beratungen zur Reform der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED II) in Brüssel vertreten werden. Ein Auslaufen der Verwendung von Biokraftstoffen aus Raps, Getreide oder Zucker bis 2030, wie dies kürzlich der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments gefordert habe, sei nicht zu verantworten. Aus Sicht der UFOP ist es absolut unverständlich, dass das Europäische Parlament vehement eine europäische Eiweißstrategie fordere, während der Umweltausschuss der EU-weit wichtigsten heimischen gentechnikfreien Proteinquelle – dem Rapschrot – die Existenzgrundlage entziehen wolle.

Biodieselforschung im Umfeld gestiegener emissionsrechtlicher und kraftstoffchemischer Anforderungen



Der 15. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität, der vom 22. - 23. Januar 2018 in Berlin stattfindet, ist für die internationale Biodiesel- und Kraftstoffindustrie einmal mehr die Plattform, mit Experten aus der Wissenschaft aktuelle Forschungsergebnisse aber auch

neue Themen zu diskutieren, die die Perspektive von Biodiesel bestimmen. Die Ergebnisse sind nicht nur für den deutschen und europäischen Biodieselmärkte relevant, sondern von globalem Interesse, weil motortechnische und kraftstoffchemische Anforderungen auch in wichtigen Produktionsstätten in Nord- und Südamerika sowie in Asien steigen. Dass Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) bei zunehmenden motortechnischen und emissionsrechtlichen Anforderungen

eine Perspektive haben kann, erläutert Dr. Volker Wichmann, Lehrstuhl für Kolbenmaschinen und Verbrennungsmotoren an der Universität Rostock, mit den Ergebnissen von Prüfstandsuntersuchungen in Land- und Industriemaschinen der Abgasstufe EU V. Global wird Biodiesel vor allem als Blendkomponente (B7 / B10) eingesetzt. Der Biodieselqualität selbst wie auch möglichen Wechselwirkungen zwischen fossilen Kraftstoffen und kraftstoffführenden Fahrzeugkom-

Schlaglichter

ponenten gilt ein besonderes Augenmerk für den problemlosen Dauerbetrieb. Dies ist besonders dann relevant, wenn der Biodiesel/Dieselblend über einen längeren Zeitraum im Fahrzeugtank von plug-in hybrid-elektrischen Fahrzeugen (PHEV) bleibt. Der Fahrzeugbetrieb mit Strom führt dazu, dass der Kraftstoffverbrauch sinkt und damit die Betankung zeitlich gestreckt wird. Vor diesem Hintergrund erläutert Jens Staufenberg, Technologietransferzentrum Automotive Coburg der Hochschule Coburg, die Entwicklung einer on-board-Sensorik, um in biodieselhaltigen Kraftstoffen eine mögliche Ablagerungsbildung möglichst früh zu erkennen, so dass entsprechende Prä-

ventionsstrategien ergriffen werden können. In diesem Zusammenhang steht die Frage der Alterung von Diesellabgaskatalysatoren bei Betrieb mit Biokraftstoffen, welche Felix Link, Institut für Technische Chemie der Universität Leipzig, untersucht hat und mit Ergebnissen vorstellt. Dass bei bestmöglicher Optimierung der Verfahrenstechnik und Qualitätssicherung die Qualitätsanforderungen der europäischen Norm EN 14214 für Biodiesel übererfüllt werden können, erläutert Dr. Richard Wicht, Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V., auf Grundlage ausgewählter analytischer Ergebnisse zur Elementbelastung von Biodiesel als mögliche Katalysatorenge-

Das Forum „Biodieselforschung – Vorstellung ausgewählter Projektvorhaben“ am 23. Januar 2017, 9.00 bis 11.00 Uhr, wird geleitet von Professor Dr. Jürgen Krahl, Präsident der Hochschule Ostwestfalen-Lippe und Vorsitzender der UFOP-Fachkommission Biokraftstoffe und Nachwachsende Rohstoffe. Das Forum richtet sich an alle interessierten Fachleute der Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Biodieselproduktion und -vermarktung.

Das vollständige Programm, die Anmelde-möglichkeit und Informationen für potentielle Aussteller und Sponsoren finden Sie auf www.kraftstoffe-der-zukunft.com.

UFOP veröffentlicht Sachstandsbericht „Biodiesel 2016/2017“



Biodiesel 2016/2017

Sachstandsbericht und Perspektive –
Auszug aus dem UFOP-Jahresbericht

WWW.UFOP.DE

schäftsbericht 2016/2017 als Sonderdruck.

Der Bericht informiert auf 44 Seiten über die wichtigsten Aspekte der nationalen und europäischen Biokraftstoffpolitik sowie der Biodieselmärkte. Er umfasst die Kapitel „Biodiesel und Co.“, den Bericht der UFOP-Fachkommission „Biokraftstoffe und nachwachsende Rohstoffe“ sowie aktuelle nationale und europäische Biokraftstoffstatistiken.

Im Kapitel „Biodiesel und Co.“ werden die zu erwartenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Rahmen des EU-Winterpakets

für Biokraftstoffe und den Rapsanbau diskutiert. Zudem werden Vorschläge zur Neufassung der RED II sowie einer nationalen Politik unter Berücksichtigung von Kraftstoffen aus Anbaubiomasse unterbreitet.

In einem weiteren Schwerpunkt informiert der Sonderdruck über die Tätigkeit der UFOP-Fachkommission „Biokraftstoffe und nachwachsende Rohstoffe“ und in diesem Zusammenhang über von der UFOP geförderte Projektvorhaben. Der statistische Anhang präsentiert mit 16 Tabellen aktuelle Zahlen zu Ausgangsrohstoffen, der Produktion, dem Handel und dem Verbrauch von Biodiesel bzw. Biokraftstoffen.

Die Publikation steht zum kostenlosen Download unter dem Link www.ufop.de/biodieselberichte zur Verfügung.

Auch in diesem Jahr veröffentlicht die UFOP einen Auszug der relevanten Kapitel zum Thema Biodiesel aus dem Ge-

zur Reform der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) vorgestellt und die abzuleitenden nationalen Perspektiven

Schlaglichter

UFOP begrüßt umfassende Freigabenerteilungen der DEUTZ AG für Biodiesel und weitere alternative Kraftstoffe

Außerordentlich begrüßt die UFOP die von der DEUTZ AG zur AGRITECHNICA in Hannover bekanntgegebenen Motorenfreigaben für den Betrieb mit Biodiesel als Reinkraftstoff und sogenannten paraffinischen Kraftstoffe. Während Biodiesel aus Pflanzenöl und zunehmend aus Abfallölen bzw. -fetten derzeit europa- und auch weltweit die mit Abstand bedeutendste Kraftstoffalternative darstellt, rücken infolge der Diskussion über die Zukunft des Verbrennungsmotors zunehmend auch synthetische, aus erneuerbarem Strom und CO₂ hergestellte Kraftstoffe in den Fokus. Die DEUTZ AG trägt mit den Freigaben für Biodiesel dazu bei, schon heute das CO₂-Minderungspotenzial bestmöglich ausschöpfen zu können. Sie legt damit zugleich den Grundstein für die nächste Generation erneuerbare Kraftstoffe, um auf längere Sicht Antriebe möglichst treibhausgasneutral auszurichten, betont der Verband. Die UFOP stellt in diesem Zusammenhang

klar, dass durch den enormen Leistungsanspruch bei Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft eine Dekarbonisierung in diesem Sektor – wie auch im Flugverkehr – nur mit erneuerbaren Kraftstoffen mit hoher Energiedichte gelingen kann. Die Politik ist gefordert, hier die Gesetze der Physik als Grundlage für die Förderstrategie angemessen zu berücksichtigen. Konkret gibt DEUTZ die Baureihen TCD 2.9 / 3.6 / 4.1 / 6.1 / 7.8 / 12.0 / 16.0 in der aktuellen EU-Stufe IV / US Tier 4 sowie alle älteren DEUTZ-Motoren ohne Abgasnachbehandlung für den Einsatz von paraffinischen Dieselmotoren und Biodiesel bzw. Biodiesel-Blends frei. Die UFOP weist darauf hin, dass für Motoren der Stufe V Typprüfungen erforderlich sind und hoffentlich zukünftig durchgeführt werden, damit auch emissionsrechtlich der Anschluss für die neuen Motorengenerationen gesichert ist. Bemerkenswert ist, dass DEUTZ auch B20 bzw. B30 sowie B10 ent-

sprechend der jeweiligen Kraftstoffnormen zum Einsatz freigibt. Im Zusammenhang mit der Debatte um Fahrverbote für Dieselmotoren in Innenstädten und der Forderung nach schärferen Abgasnormen gibt die UFOP kritisch zu bedenken, dass über die Stufe V hinaus weitere emissionsrechtliche Verschärfungen für den nicht straßengebundenen Verkehr der Land- und Forstwirtschaft sowie der Bauwirtschaft infrage gestellt werden müssen. Überlegungen in Richtung höherer Anforderungen müssen umweltökonomisch dringend überdacht werden. Denn Traktoren sind in Innenstädten eher die Ausnahme. Die benötigten Ressourcen für die Abgasoptimierung sollten vorzugsweise in die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs investiert werden, fordert die UFOP. Konkrete Information zum aktuellen Stand der Kraftstofffreigaben finden Sie im Technische Rundschreiben der DEUTZ AG: [„Kraftstoffe 0199-99-01218/4“](#) (pdf, 0,4 MB)

Industrieausschuss im EP stimmt gegen Investitionssicherheit für Biokraftstoffe

Der am 28.11.2017 im Industrieausschuss (ITRE) des Europäischen Parlaments verabschiedete Beschluss zur Nutzung Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor für die Zeit nach 2020 stößt bei der Biokraftstoffindustrie auf massive Kritik. Zwar bewertet der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) es als positiv, dass der ITRE ein Ziel von 12 Prozent Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor beschlossen hat. Allerdings sollen davon zehn Prozent so genannte fortschrittliche Kraftstoffe darstellen, das heißt Biokraftstoffe aus Stroh, Algen, Strom oder Abfällen. Herkömmlicher Biodiesel und Bioethanol könnten damit lediglich zwei Prozent des Ziels erfüllen, was ihren Absatz in Europa in etwa halbieren würde. Verbindliche Quoten gibt es jedoch auch hierfür nicht, obwohl sie den Treibhausgasausstoß im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen um rund 70 Prozent verringern. „Ohne die etablierten Biokraftstoffe sind die Pläne der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II ein wa-

ckeliges Haus ohne Fundament. Es wäre ein Schildbürgerstreich, angesichts eines Marktanteils fossiler Kraftstoffe von 95 Prozent die heutigen Biokraftstoffe zurückzufahren. Wie die enttäuschten Biokraftstoffhersteller angesichts dieses Vertrauensbruches auch noch Geld in neue Biokraftstoffe investieren sollen, bleibt ein Geheimnis“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. „Ohne eine verbindliche Quote von mindestens fünf Prozent für herkömmliche Biokraftstoffe nach 2020 bei einer unveränderten Höchstgrenze von sieben Prozent werden Biodiesel und Bioethanol im Jahr 2021 vom Markt verschwinden. Klar ist auch: Ohne herkömmliche Biokraftstoffe wird es keine fortschrittlichen geben.“ Vor zwei Jahren hatte die Europäische Union beschlossen, den Anteil von Biodiesel und Bioethanol auf sieben Prozent zu deckeln. Mit dem heutigen Beschluss des ITRE soll diese verbindliche Gesetzgebung abgeschafft werden. „Mit einer solchen wankelmütigen Industriepolitik geht

jede Investitionssicherheit verloren. Das Europäische Parlament spielt mutwillig mit dem Investorenvertrauen und wird so die ehrgeizigen Klimaziele nicht erreichen“, sagte Baumann. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass zur Erreichung eines Anteils von 6,8 Prozent fortschrittlicher Biokraftstoffe im Verkehr Investitionen von 900 Millionen Euro pro Jahr bis 2030 benötigt werden. Der ITRE-Beschluss geht mit seinem 10-Prozent-Ziel hierüber weit hinaus. „Es ist rätselhaft, wie solche Summen investiert werden sollen, wenn die Politik die Gesetze alle zwei Jahre ändert und damit die Investitionen der letzten zehn Jahre ruiniert“, sagte Baumann. Aufgrund der wechselhaften Gesetzeslage werden nur wenige Branchenbeteiligte zukünftig in fortschrittliche Biokraftstoffe investieren. „Die Europaabgeordneten sollten wissen, dass das Kapital, das für die Investitionen in fortschrittliche Biokraftstoffe benötigt wird, ein scheues Reh ist.“

Schlaglichter

AEE: Erneuerbare Energien-Technologien müssen ihre Vorteile im Verkehrssektor ausspielen

Die Energiewende ist in Deutschland noch nicht auf der Straße angekommen. Während der Autoverkehr immer stärker zunimmt, stagniert andererseits der Ausbau Erneuerbarer Energien im Transportsektor. Das führt zu steigenden Belastungen für Klima, Gesundheit und Gemeinden. Die von Pkw gefahrenen Kilometer haben 2016 einen neuen Rekordstand erreicht, wie aus kürzlich veröffentlichten Daten des Bundesverkehrsministeriums hervorgeht. „Die stetig wachsende Kfz-Flotte bringt Deutschlands Straßennetz an den Rand seiner Leistungsfähigkeit. Das bedeutet aber nicht, dass wir neue Straßen bräuchten, sondern dass wir Mobilität sinnvoller und nachhaltiger gestalten müssen“, erklärt der Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Wollte man die in Deutschland zugelassenen Pkw und Lkw in einer Region parken, dann würde der erforderliche Parkraum etwa die Fläche des Bundeslandes Hamburg von 755 Quadratkilometern beanspruchen. Die steigende Zahl an Kraftfahrzeugen bringt regelmäßig Forderungen nach mehr Straßenbau mit sich. „Diesen Teufelskreis gilt es, durch den Umstieg auf Alternativen zum Auto, z.B. eine Stärkung des Bahnverkehrs, zu durchbrechen“, mahnt Vohrer. „Denn der Bau neuer Straßen schädigt nicht nur das Klima, sondern raubt uns auch immer größere Anteile unserer Lebensgrundlage Boden.“

„Das bislang ungebremsste Wachstum im Kfz-Sektor zeigt: Zum einen müssen wir dringend umsteuern und neue Formen der Mobilität fördern. Zum anderen müssen wir den Straßenverkehr dekarbonisieren“, so Vohrer weiter. Hierfür stehen mit zertifizierten Biokraftstoffen, batteriebetriebener Elektromobilität und Wasserstoffantrieben mehrere klimafreundliche und effiziente Möglichkeiten bereit. „Die Erneuerbaren Energien zeichnen sich durch die Vielfalt ihrer Optionen aus. Künftig kommt es darauf an, die vorhandenen Potenziale gezielt in bestimmte Nutzungspfade zu lenken“, verlangt Vohrer.

Den mit Abstand größten Beitrag Erneuerbarer Energien im Verkehr leisten derzeit Biokraftstoffe, die 2016 zum Energiebedarf des Transportsektors 4,7 Prozent beisteuerten und damit laut Bundesregierung 6,3 Millionen Tonnen an Klimagasen vermieden. Von den umgerechnet 33,5 Milliarden Kilowattstunden, die Erneuerbare Energien 2016 zur Mobilität beisteuerten, entfielen allein rd. 60 Prozent auf Biodiesel, der in Deutschland vor allem aus der Ölpflanze Raps gewonnen wird. „Während Biokraftstoffe heutzutage als Alleskönner in die Beimischung von fossilem Diesel und fossilem Ottokraftstoff fließen, könnten sie künftig verstärkt dort eingesetzt werden, wo es an elektrischen Alternativen zu fossilem Kraftstoff fehlt, so im Schwerlast- und Flugverkehr sowie in der Landwirtschaft“, erklärt

Vohrer. „Eine solche Fokussierung könnte die dringend notwendige Dekarbonisierung des Transportsektors voranbringen“, betont Vohrer. Technische Voraussetzungen sind vorhanden. Erst kürzlich hat ein führender Motorenhersteller seine Freigabe für die Nutzung von Biodiesel in zahlreichen Traktoren erteilt. Eine verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen in Traktoren und anderen Landmaschinen würde die Klimabilanz des Agrarsektors deutlich verbessern.



In diesem Zusammenhang hat die Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft aktuell eine Broschüre veröffentlicht, in der Praxisberichte zum Einsatz unterschiedlicher Biokraftstoffe vorgestellt werden. Die Broschüre ist auf der Seite www.biokraftstoffe-tankten.de kostenfrei herunterzuladen.

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.

