

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Ölmühlen beklagen geringe Verarbeitungsmargen, Rapspreise geben nach, Erzeuger finden keine Verkaufsanreize
- Sojakurse profitieren von Trockenheit in Argentinien

Ölschrote und Presskuchen

- Preisbefestigung für Sojaschrot hat Kaufinteresse abgekühlt, nur Rapsschrot wird nachgefragt
- Mischfutterhersteller in den kommenden Wochen gut gedeckt
- Mehr Nachfrage nach Presskuchen wegen fester Schrotpreise

Pflanzenöle

- Rapsölpreise auf 18-Monatstief, es fehlt Nachfrage der Biodieselin-
dustrie
- Kaltgepresstes Rapsöl dagegen noch preisstabil

Kraftstoffe

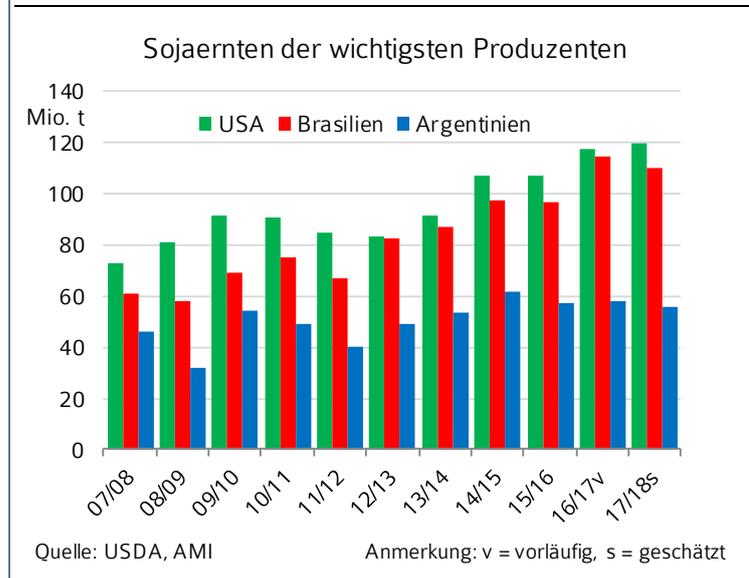
- Rohölkurse befestigt, Angebot und Nachfrage kommen sich näher, aber USA hat Ölförderung zuletzt ausgedehnt
- Biodieselnachfrage bleibt gering, besonders nach RME
- Mineralölkonzerne bevorzugen UCOME oder preisgünstiges SME aus Übersee

Preistendenzen

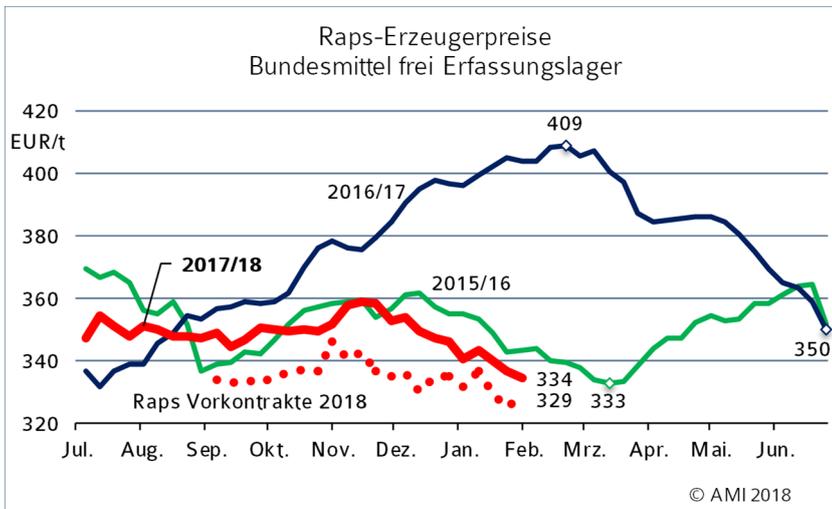
Mittelwerte	05. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	334,39	337,03	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	350,00	346,00	↗
Rapsöl	675,00	695,00	↘
Rapsschrot	208,00	203,00	↗
Rapspresskuchen*	220,83	232,50	↘
Paris Rapskurs	350,25	342,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	116,17	116,03	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	120,38	116,36	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	64,73	65,61	↘

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Raps wird nach wie vor kaum umgesetzt. Hiesige Ölmühlen beklagen weiterhin zu geringe Verarbeitungsmargen. Zwar haben sich die Absatzmöglichkeiten für Rapsschrot verbessert, aber die Rapsölverkäufe Richtung Biodieselindustrie sind nach wie vor gering. Günstige Rapsimporte und argentinische Biodiesellieferungen belasten das Geschäft. Die Abgabebereitschaft aus der Landwirtschaft ist sehr gering.

Rapsöl

Die Rapsölpreise erreichten zuletzt ein 18-Monats Tief. Grund ist der geringe Absatz an die Biodieselindustrie, die ihrerseits geringe Erlösmöglichkeiten mit Rapsmethylester beklagt. Umfangreiche Lieferungen Sojamethylester aus Argentinien bauen große Konkurrenz zu heimischem Biodiesel auf.

Rapspresskuchen

Dezentrale Ölmühlen verlangten Mitte Januar mit durchschnittlich 221 EUR/t rund 7,50 EUR/t mehr als im Vormonat. Auslöser waren die stark gestiegenen Rapsschrotpreise und die damit einhergehende lebhaftere Nachfrage nach Alternativen. Dabei war das Angebot an Rapspresskuchen überschaubar. Frei Hof zahlten Veredelungsbetriebe im Januar für konventionelles Rapsschrot 222 EUR/t und damit nur 0,50 EUR/t weniger als für den hochwertigeren Rapspresskuchen.

Kaltgepresstes Rapsöl

Während die Großhandelspreise für Rapsöl fob deutscher Ölmühle deutlich abrutschten und gegenüber Vormonat 7 % an Wert verloren, zeigen sich die Forderungen der dezentralen Ölmühlen für kaltgepresstes Rapsöl noch verhältnismäßig stabil. Im Schnitt gaben die Preise um 0,50 Ct/l auf 85,17 Ct/l nach. Die Nachfrage ist äußerst überschaubar und der Preisrückgang belastet die Kalkulation. Daher versuchten die dezentralen Ölmühlen Preise so lange wie möglich stabil zu halten. Aber in den kommenden Wochen dürfte kaltgepresstes Rapsöl den anderen Pflanzenölen nach unten folgen.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 31.01.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

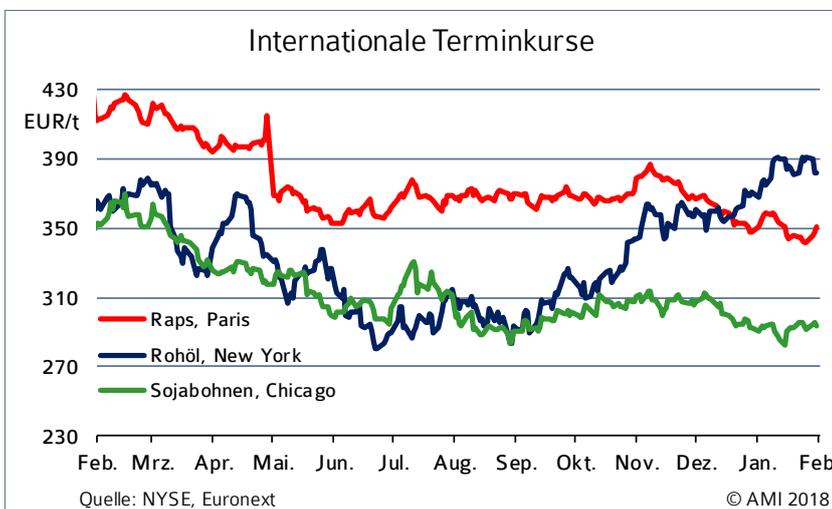
	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	350	208	675	539
Vorwoche	346	203	695	547

Quelle: AMI

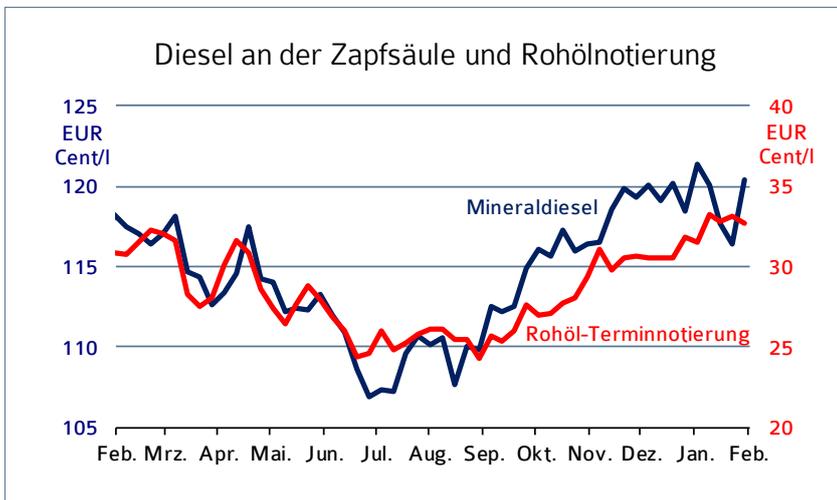
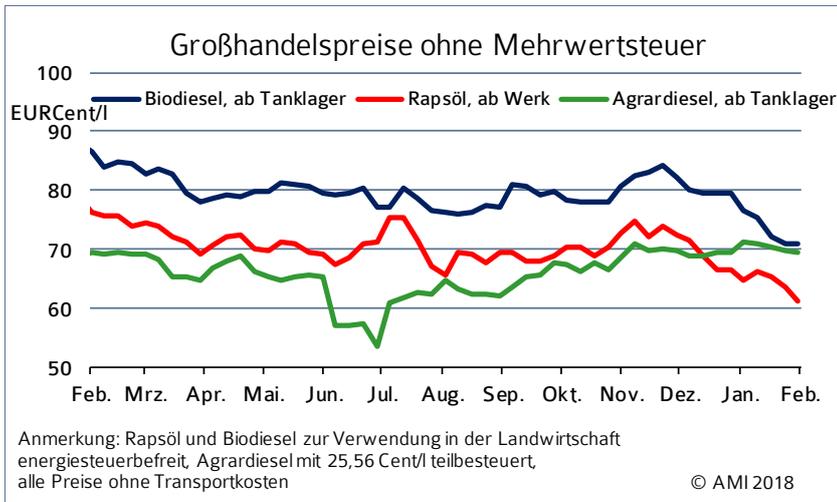
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl
ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 23.01.2018)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	225-235	200-230	84,33	86,00	-
> 100 t	210-215	205-215	Vm: 85,17	Vm: 86,17	-

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



Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte ging es auch im Januar sehr ruhig zu. Stets gefragt ist UCOME-Ware mit besonders hohem THG-Einsparpotential, während Rapsmethylester von den Mineralölkonzernen eher vernachlässigt wird. Ein Grund dafür könnte aber auch das, nach Kürzung der EU-Importzölle, steigende Angebot an Sojamethylester aus Argentinien sein. Profitieren kann RME aber zumindest von seiner im Vergleich zu SME und PME höheren Kältestabilität.

Tankstellenpreise

Rohöl hat sich weiter verteuert. Die Notierungen erreichten sogar ein 3-Jahreshoch. Zwar haben Russland und Saudi-Arabien verkündet, die Förderbegrenzung bis Jahresende fortzusetzen zu wollen, die USA haben allerdings ihre Förderaktivitäten aufgrund des attraktiven Preisniveaus ausgedehnt.

Verbrauch

Biodiesel

Im November 2017 wurde mit 193.448 t ein Fünftel mehr Biodiesel beigemischt als vor einem Jahr. Damit wurden 2017 gut 2 % mehr Biodiesel verwendet, was auf einen deutlichen Zuwachs in der zweiten Jahreshälfte hinweist, der das Minus von Januar-Juni mehr als ausgleichen konnte. Im November 2017 wurden damit auch 2 % mehr beigemischt als noch im Vormonat. Bei gleichzeitig nur marginaler Zunahme des Dieserverbrauchs, steigt der Beimischungsanteil auf knapp 5,8 %.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2017

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	2017	2016
Biodiesel Beimischung	150,5	134,4	206,3	175,3	178,2	189,9	205,7	206,9	200,3	189,5	193,4	2.033,4	1.989,6
Dieselmotorkraftstoffe	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	3.138,9	3.146,6	33.569,7	32.888,8
Biodiesel + Diesel	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	3.328,5	3.340,1	35.603,1	34.878,4
Anteil Biodiesel	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	6,2 %	6,1 %	6,3 %	5,7 %	5,8 %	5,7 %	5,7 %
Bioethanol ETBE a)	8,7	8,0	8,8	10,7	12,1	7,2	9,1	9,3	9,7	10,0	8,6	104,2	116,5
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	79,8	89,2	93,4	88,2	97,2	93,7	86,3	92,6	83,0	949,5	955,7
Summe Bioethanol	85,3	77,4	88,6	99,9	105,5	95,5	106,3	103,0	96,1	102,6	91,6	1.053,7	1.072,2
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	1.443,5	1.424,7	15.984,0	15.664,7
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	1.546,1	1.516,2	17.037,7	16.736,9
Anteil Bioethanol c)	6,1 %	5,9 %	5,5 %	6,6 %	6,4 %	5,9 %	6,7 %	6,3 %	6,5 %	6,6 %	6,0 %	6,2 %	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

Demgegenüber ist der Verbrauch an Bioethanol geradezu eingebrochen. Mit 82.981 t sank die Beimischungsmenge gegenüber Vormonat um gut 10 %, die ETBE-Nachfrage ging sogar um fast 15 % zurück. Auch gegenüber November 2016 bedeutet dies ein Rückgang. Damit entfernt sich der Bioethanolverbrauch immer weiter vom Vorjahresvolumen. Der volumetrische Beimischungsanteil sank von 6,6 % im Oktober auf 6 % im November 2017.

Schlaglichter

Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität: Sofort alle verfügbaren Optionen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr nutzen



Die Biokraftstoffwirtschaft bedauert die in der vergangenen Woche verabschiedete Position des Europäischen Parlaments zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie. Auf dem Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität kritisiert die Branche die vom Parlament vorgesehene Senkung des Absatzes von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse.

Der vom Parlament vorgesehene Mindestanteil von 10 Prozent Kraftstoffen aus Abfällen, Reststoffen und Überschussstrom wird als unrealistisch gewertet. Die Biokraftstoffwirtschaft weist darauf hin, dass sich die gegen Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse gerichteten Beschlüsse des Parlaments im Ergebnis zu Gunsten fossiler Kraftstoffe auswirken, denn ca. 270 Millionen Kraftfahrzeuge in der EU müssten weiterhin mit Kraftstoffen versorgt werden. Für die jetzt anstehenden Beratungen von Ministerrat, EU-Kommission und Europäischem Parlament („Trilog“) wird gefordert, die vom Ministerrat am 18. Dezember 2017 beschlossenen Kernpunkte zu übernehmen und jegliche Mehrfachrechnungen von Strom und Kraftstoffen aus Abfall und Reststoffen ersatzlos zu streichen. Nur so könnten Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse ihr volles Potential zur Dekarbonisierung des Transportsektors ausspielen.

Artur Auernhammer, Mitglied des Bundestages und Vorsitzender des Vorstandes des Bundesverbandes Bioenergie (BBE), kritisiert das Votum der europäischen Abgeordneten zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie und fordert inhaltliche Korrekturen: „Nur unter Einsatz

aller verfügbaren Biokraftstoffoptionen lässt sich die Emissionsbilanz im Verkehr deutlich verbessern. Bei der Biokraftstoffproduktion entstehen zudem wertvolle Koppel- und Nebenprodukte, die emissionsintensive Importe von zum Beispiel Futtermitteln reduzieren.“ Auernhammer mahnte, dass es keine Preisgabe des funktionierenden Wirtschaftssektors geben dürfe. „Die Biokraftstoffbranche trägt auch zur nachhaltigen Optimierung von Wertschöpfungsketten im ländlichen Raum bei“, sagte Auernhammer.

Die Biokraftstoffwirtschaft unterstützt dabei die vom Ministerrat vorgeschlagene Förderung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen, lehnt aber eine Reduzierung des Einsatzes von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse bis 2030 strikt ab. Ein solches Vorgehen führe zu einem wieder wachsenden Anteil fossiler Kraftstoffe. Weder Kraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen noch die Elektromobilität könnten die dadurch entstehende Lücke bis 2030 füllen. „Der erst 2015 beschlossene Kompromiss eines Anteils von 7 Prozent für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse muss daher zumindest bis 2030 beibehalten werden. Die kostengünstigste Alternative zu fossilen Kraftstoffen sind Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse. Der schrittweise Ausbau des Anteils von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen ist notwendig, jedoch sind es heute Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse, die maßgeblich zur Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor beitragen. Biokraftstoffe aus Reststoffen und Abfällen dürfen Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nicht ersetzen, sondern müssen einen zusätzlichen Beitrag zur Reduzierung fossiler Kraftstoffe leisten“, verdeutlicht Artur Auernhammer eine Kernforderung. Die Biokraftstoffwirtschaft betont, dass sich die in Deutschland im Jahr 2015

eingeführte Treibhausgasminderungsquote für Kraftstoffe als effizientes und kostengünstiges Instrument für den Klimaschutz erwiesen hat: Biokraftstoffe leisten momentan den größten Beitrag zur Einsparung von CO₂ im Verkehrssektor, insbesondere durch stetige Verbesserung ihrer Treibhausgasbilanz. So betrug im Jahr 2016 die durchschnittliche Treibhausgaseinsparung der in Deutschland in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe 77 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Das ist gegenüber 2015 ein weiteres Plus von sieben Prozentpunkten. Durch den Einsatz von Biokraftstoffen wurden somit 7,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent im Jahr 2016 vermieden. Diese Effizienzsteigerung führt jedoch zu einem sinkenden Bedarf an Biokraftstoffen in Diesel und Benzin. Die Treibhausgasminderungsquote muss deshalb dringend angehoben werden. Für die weitere Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr stellen Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, neben der Effizienzsteigerung von Motoren, alternativen Antriebstechnologien und der Optimierung von Verkehrsinfrastrukturen, eine essentielle Komponente dar.

„Die Treibhausgasminderungsquote für Kraftstoffe sollte daher in 2018 beginnend bis 2030 sukzessive auf 16 Prozent angehoben werden, um den vom Ministerrat vorgeschlagenen EU-Mindestanteil von 14 Prozent erneuerbarer Energien im Verkehr zu erreichen“, erklärt Artur Auernhammer die Erwartungen der Biokraftstoffwirtschaft an die neue Bundesregierung. Anzustreben sei zudem eine entsprechende Ausweitung der Treibhausgasminderungspflicht auf alle EU-Mitgliedstaaten, um marktverzerrenden Verlagerungseffekten durch Importe von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen vor allem nach Deutsch-

Schlaglichter

land entgegenzuwirken. Voraussetzung hierfür sei jedoch ein Gleichklang der Dokumentationspflichten und der Überwachung der Zertifizierungsanforderungen in allen Mitgliedsstaaten und eine EU-Datenbank für Nachhaltigkeitsnachweise.

Zum Auftakt des Fachkongresses am 22. Januar 2018 stellten Redner aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, aus dem Europäischen Parlament, von der Europäischen Kommission, von internationalen Organisationen und Wissenschaftler ihre Konzepte, Strategien und Forschungsergebnisse für eine erneuerbare Mobilität der Zukunft vor. Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, stellte die Rolle der Biokraftstoffe in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung dar. Bas Eickhout, Mitglied des Europäi-

schen Parlaments, erläuterte den Bericht des Umweltausschusses zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie. Kyriakos Maniatis, Abteilungsleiter in der Generaldirektion Energie der EU-Kommission, zeigte die Vorschläge für eine erneuerbare Mobilität auf. Paul Greening, Generalsekretär des Verbands der europäischen Automobilindustrie (ACEA), thematisierte die zukünftige Rolle und Anforderungen für alternative Antriebe und für Biokraftstoffe aus Sicht der Automobilindustrie. Tobias Kuhnimhof, Abteilungsleiter im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), präsentierte Handlungsoptionen für eine Energiewende im Verkehrssektor.

In der Podiumsdiskussion am Nachmittag des ersten Kongresstages werden die Perspektiven für eine erneuerbare Mobilität bis 2030 vertieft erörtert. Moderiert

von Sonja van Rensen, Redakteurin der „Energy Post“, diskutieren Helge Pols (BMVI), Mitglieder des Europäischen Parlaments - Bas Eickhout und Marijana Petir, Paul Greening (ACEA), Kyriakos Maniatis (EU-Kommission) und Norbert Schindler (Vorsitzender Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft) die Rahmenbedingungen für CO₂-reduzierte Kraftstoffe und alternative Antriebe zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Mehr als 550 Teilnehmer aus 25 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Biokraftstoffwirtschaft gefolgt, um sich auf dem internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ am 22./23. Januar 2018 in Berlin über Marktentwicklungen, technologische Innovationen und die Zukunft einer erneuerbaren Mobilität zu informieren.

Gesetzliche THG-Minderungsanforderung für Biokraftstoffe steigt auf 50 Prozent

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) erinnert daran, dass zum 1. Januar 2018 die erhöhte Treibhausgas-(THG) Minderungsanforderung für Biokraftstoffe gemäß der sogenannten „iLUC-Richtlinie“ aus 2015 in Kraft getreten ist. Danach müssen Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse eine THG-Minderung gegenüber fossilem Kraftstoff von mindestens 50 Prozent nachweisen, um auf nationale Quotenvorgaben angerechnet oder für eine Steuerbegünstigung berücksichtigt zu werden.

Bislang lag die gesetzliche Vorgabe nur bei 35 Prozent. Der Verband geht davon aus, dass jetzt sämtliche Biokraftstoffmengen eine entsprechende THG-Zertifizierung als Nachweis benötigen. Die UFOP weist darauf hin, dass Frank-

reich zur Verhinderung von Importen von Sojamethylester aus Argentinien für Drittlandsimporte sogar eine THG-Minderung von 60 Prozent vorschreibe. Hingegen gelte für Importe aus EU-Mitgliedstaaten die Anforderung von 50 Prozent, gemäß dem Gesetz, das von der EU-Kommission notifiziert wurde.

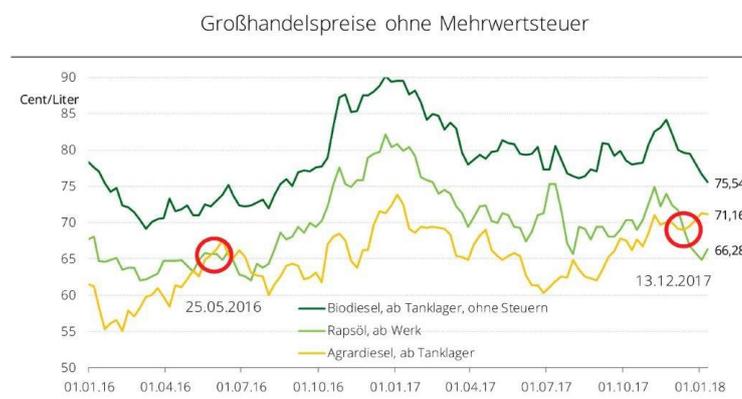
Die UFOP stellt fest, dass eine vergleichbare gesetzliche Anforderung für Deutschland nicht erforderlich sei. Denn infolge der seit dem 1. Januar 2015 in Deutschland geltenden THG-Minderungspflicht weisen Biodiesel aus Anbaubiomasse eine Minderung von mehr als 60 Prozent aus. Diese Entwicklung sei einmal mehr ein Beleg dafür, dass die in Deutschland eingeführte THG-Minderungspflicht zwar zu einer Verschiebung der Rohstoffzusammensetzung des in-

ländisch verwendeten Biodiesels geführt habe. Andererseits bestätige sie aber, dass der Effizienzwettbewerb im Sinne des Klimaschutzes und der Effizienz der Biomassenutzung Wirkung zeige.

Auch Abfallöle seien endlich, betont der Verband und begrüßt die verschärften Regelungen im Entwurf zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie zum Nachweis der Herkunft und der Abfalleigenschaft. Naturgemäß sei diese Ressource physisch sehr begrenzt verfügbar. Eine unkontrollierte Zulassung zur Biokraftstoffverwendung führe schließlich dazu, dass anderenorts wiederum „frisches“ Pflanzenöl eingesetzt werden müsse. Dies habe inzwischen auch die EU-Kommission erkannt und dies in ihrem Vorschlag berücksichtigt.

Schlaglichter

Rapsölkraftstoff preisgünstiger als Agrardiesel



© AMI GmbH 2017. Alle Rechte vorbehalten. Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung. Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l. teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

Seit dem Jahreswechsel liegt der Preis für Rapsölkraftstoff unter den Notierungen des steuerbegünstigten Diesels (Agrardiesel). Nach Angaben der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (AMI) liegt die Preisdifferenz bei etwa 5 Cent je Liter. Als Ursache führt die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP)

den anhaltenden Preisdruck an den internationalen Pflanzenölmärkten an. Rapsöl folgt dem Abwärtstrend für Palmöl. Demgegenüber nähert sich der Rohölpreis (WTI) mit etwa 69 Dollar je Barrel einem neuen Preishoch. Ob diese Preisentwicklung anhält, hängt insbesondere davon ab, ob die USA mit einer erhöhten Förderung reagieren werden. Für die Betriebe der Land- und Forstwirtschaft sind Rapsölkraftstoff und Biodiesel voll steuerbegünstigt. Das heißt, den Betrieben

wird im Rahmen des Agrardieselvefahrens die zuvor gezahlte Energiesteuer in Höhe von 47,04 Cent je Liter vollständig zurück erstattet, während sie beim fossilen Diesel mit 21,06 Cent je Liter nur einen Teil der Steuer zurück erhalten.

Der Deutsche Bauernverband hat in seiner kürzlich veröffentlichten Klimaschutzstrategie auch den erforderlichen Treibhausgasminierungsbeitrag durch Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft unterstrichen. Über den aktuellen Stand der Freigaben und aktuelle motor-technische Entwicklungsinitiativen konnten sich die Messebesucher am Gemeinschaftsstand der UFOP und der Branchen Plattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft in der Halle 3.2 während der Internationalen Grünen Woche vom 19. bis 28. Januar 2019 am Beispiel eines Schleppers von John Deere informieren.

Steigende Verkehrsemissionen - nur Biokraftstoffe senken Treibhausgasausstoß

Angesichts gestiegener Emissionen im Verkehr im Jahr 2016 weist der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) darauf hin, dass Biodiesel und Bioethanol heute das einzige Mittel darstellen, die Treibhausgasemissionen im Fahrzeugbestand zu senken. Von den erneuerbaren Energien im Verkehrssektor stellen Biokraftstoffe rund 90 Prozent. Im Jahr 2016 haben sie nach Angaben der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) etwa 7,3 Mio. t CO₂ vermieden, was mehr als den gesamten Treibhausgasemissionen der chemischen Industrie entspricht (6,8 Mio. t). Gleichwohl wollen die Europäische Kommission und das Europäische Parlament die Nutzung von Biodiesel aus Raps sowie Bioethanol aus Getreide und Zuckerrüben massiv einschränken. „Wir fordern die Bundesregierung auf, sich diesem Brüsseler Irrweg zu verweigern. Bei steigenden CO₂-Emissionen im Verkehr den Beitrag von Biokraftstoffen zu reduzieren, wäre eine

klimapolitische Fehlleistung erster Klasse“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. „Ein Blick auf die deutschen Ziele für 2030 zeigt, dass alle Biokraftstoffe unverzichtbar sind: solche aus Biomasse vom Acker ebenso wie solche aus Abfällen und Reststoffen.“ Die Bundesregierung kann als Mitglied im Rat in den Verhandlungen mit Parlament und Kommission die zukünftige europäische Gesetzgebung zu Biokraftstoffen noch gestalten. „Bei entsprechenden Rahmenbedingungen könnte die Biokraftstoffindustrie einen deutlich größeren Beitrag zum Klimaschutz leisten“, sagte Baumann. Nach Angaben des Umweltbundesamts (UBA) sind die Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2016 um 3,7 Millionen Tonnen gestiegen und liegen damit über dem Wert des Jahres 1990.

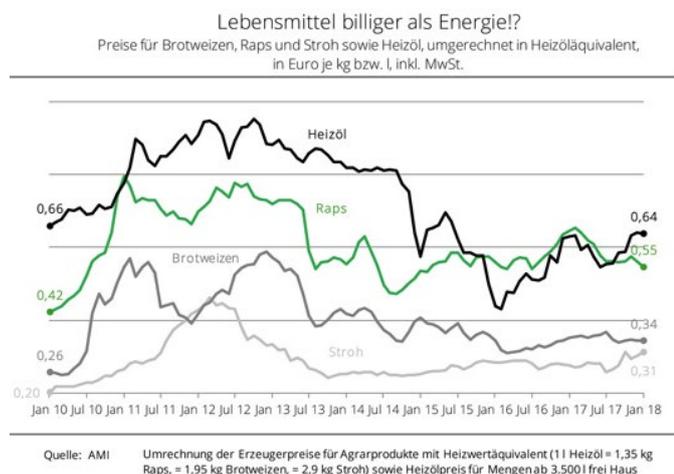
Baumann wies auf weitere positive Aspekte der Biokraftstoffproduktion hin wie die Herstellung von Koppelprodukten. So entsteht

aus 60 Prozent der Rapssaat heimisches Eiweißfuttermittel. Raps ist ein wichtiger Bestandteil der Fruchtfolge auf deutschen Äckern, wo sonst mehr Getreide angebaut würde. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Pflanzenkrankheiten reduziert und der Einsatz von Pestiziden und Dünger verringert. Die tiefreichenden Wurzeln der Rapspflanze lockern den Boden auf und führen dazu, dass die nachfolgende Getreideernte um rund 10 Prozent höher ausfällt. Diese Effekte sind in den bisherigen Berechnungen unberücksichtigt und führen zu größeren Treibhausgaseinsparungen durch Biodiesel als angenommen.

„Ohne verbindliche Vorgaben für die Nutzung von Biodiesel und Bioethanol verliert Deutschland ein wichtiges Potential zur Treibhausgasverringern, baut Arbeitsplätze im ländlichen Raum ab und reduziert die heimische Eiweißversorgung“, sagte Baumann.

Schlaglichter

Raps und Weizen weniger „wert“ als Heizöl?!



Auf einem dramatisch niedrigen Niveau bewegen sich seit Monaten die Erzeugerpreise für Raps und Brotweizen, stellt die UFOP fest. Von einem preiserhöhenden Effekt durch die Biokraftstoffnutzung kann keine Rede sein, wie dies immer wieder mit der Tank-Teller-Frage aufgeworfen und als Argument für die Reduzierung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse angeführt wird. Im Gegenteil: Die Biokraftstoff-Verwendung verhindert ein weiteres Abrutschen der Erzeugerpreise. Aber weder die EU-Kommission noch die Politik sind in der Lage, Marktperspektiven zu schaffen, die

Seit Juni 2017 sind die Heizölpreise stetig gestiegen und erreichten im Januar 2018 durchschnittlich 64 Cent/l frei Haus inkl. MwSt. Damit musste der Verbraucher 45 Prozent mehr bezahlen als noch vor einem Jahr. Auslöser war der festere Rohölkurs, der seit Juni 2017 sogar um 55 Prozent zugelegt hatte. Dabei profitierten die Terminnotierungen vor allem vom schwachen Dollar, der die Vermarktungschancen für Rohöl am Weltmarkt verbesserte und für die Euroländer gleichzeitig die Importe zusätzlich vergünstigte. Aber der schwache Dollar hatte auch seine Nachteile. So verteuert der feste Euro alle Exporte

im Rahmen der sogenannten Bioökonomie außerhalb der energetischen Nutzung zu einer Verbesserung der Erzeugerpreissituation beitragen. Also doch besser gleich verbrennen? Mit dieser provozierenden Frage weist die UFOP auf die Marktpreisentwicklung hin.

aus der Eurozone. Das belastete hierzulande vor allem Produkte mit hohem Exportmarktanteil, wie z.B. Maltweizen. Aufgrund der geschmälernten Nachfrage exportierte Deutschland im laufenden Wirtschaftsjahr nicht einmal die Hälfte der Vorjahresmenge. Das ließ den Preisen keinen Spielraum nach oben. Im Januar 2018 lagen sie 2 Prozent unter der Vorjahreslinie.

Die Rapspreise rutschen sogar regelrecht ab. War der Januar 2017 noch von lebhafter Nachfrage und vergleichsweise hohen Preisen geprägt, drückten ein geringes Kaufinteresse und die große Konkurrenz von Importtraps die Erzeugerpreise 14 Prozent unter Vorjahreslinie. Gänzlich entgegengesetzt entwickelten sich die Strohpreise in Deutschland. Die verregnete Ernte hatte Menge und Qualität gekostet. Das macht sich bei steigender Nachfrage über die Wintermonate zunehmend bemerkbar, so dass die Preise seit der Ernte stetig stiegen und aktuell 15 Prozent über Vorjahr liegen. Dennoch sind Weizen & Co. weniger wert als Heizöl. Es würde sich für den Landwirt eher lohnen, seine Rohstoffe an Stelle von Heizöl zu verbrennen als zu verkaufen.

Europäisches Parlament beschließt Einstieg in Ausstieg für konventionelle Biokraftstoffe

Das EU-Parlament hat am 17. Januar 2018 seine Position für das nun folgende Trilogverfahren zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie festgelegt. Danach muss der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor in 2030 mindestens 12 Prozent betragen, wobei 10 Prozent durch Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen zu erbringen sind. Für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse bleibt somit ein maximaler Anteil von 2 Prozent. Die UFOP bewertet den Beschluss als Generalabsage an die Zukunft nachwachsender Rohstoffe. Begrüßt wird der Ausschluss der Palmölverwendung ab 2021. Die UFOP kritisiert, dass es absurd und für Länder außerhalb der EU

alles andere als „vorbildlich“ sei, eine Strategie für erneuerbare Energien praktisch auf Basis von Stroh, Abfallölen und -fetten entwickeln zu wollen. Ausdrücklich begrüßt wird, dass Palmöl ab 2021 als Rohstoff für die Biokraftstoffproduktion ausgeschlossen werden soll. Dennoch werde der heimische bzw. europäische Ölsaatenanbau Opfer einer unsäglichen Palmöldiskussion und einer erfolglosen internationalen Umweltschutzpolitik. Die UFOP begrüßt, dass das Parlament gegenüber dem Vorschlag der EU-Kommission und der Position des Rates den Mindestanteil für Erneuerbare Energien von 27 auf 35 Prozent erhöhen will und der Transportsektor bis 2030 einen Anteil von

12 Prozent erneuerbare Energien erfüllen muss. Diese Vorgabe stehe aber im Widerspruch zum Beschluss für Biokraftstoffe. Ohne nachhaltige und Treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sei diese Zielsetzung nicht erreichbar, stellt die UFOP fest. Die Politik setze in ihrer Technologiegläubigkeit auf das Prinzip Hoffnung angesichts der erkennbar langsamen Entwicklung alternativer Antriebe und dem noch erforderlichen Aufbau der Infrastruktur.

Die UFOP sieht in Rest- und Abfallstoffen keine Alternative. Das ökonomisch verfügbare Potenzial werde erheblich überschätzt; Investoren sind praktisch nicht vorhanden.

Schlaglichter

Die Pflichtvorgaben würden damit unweigerlich zu entsprechenden Pönalezahlungen in den jeweiligen Mitgliedstaaten führen. Der Verbraucher zahlt die Zeche für eine unerfüllbare Zielsetzung. Die UFOP erkennt an, dass in den zuständigen Ausschüssen des EU-Parlamentes um einen Kompromiss gerungen wurde, der auch im Hinblick auf die desolante Situation an den Agrarmärkten sachgerecht gewesen wäre. Verhindert wurde auch das vollständige Auslaufen der konventionellen Biokraftstoffe bereits im Jahr 2021, so wie es der Umweltausschuss des EP gefordert hatte. Die UFOP erinnert daran, dass die Entwicklung der EU-Bio-

kraftstoffpolitik in den 90er Jahren ihren Ausgangspunkt in der verpflichtende Flächenstilllegung hatte. Die desolante Marktsituation an den pflanzlichen Märkten in der Europäischen Union und die Überschüsse an den internationalen Märkten fanden bei der heutigen Diskussion praktisch keine Beachtung, kritisiert der Verband. Die Union betont die präjudizierende Wirkung dieses Beschlusses. Denn offensichtlich werden Produkte aus Anbaubiomasse in Zukunft nicht nur bei der energetischen, sondern auch bei der stofflichen Nutzung Opfer der iLUC-Diskussion werden, sobald Umweltorganisationen den erforderlichen

Mengenbedarf thematisieren. Das EU-Parlament hat mit dem Beschluss zugleich das Aus für gesetzlich verankerte Nachhaltigkeitsanforderungen beschlossen, die auch für Drittstaaten auf Basis von der EU-Kommission zugelassener Zertifizierungssysteme verbindlich sind. Für einen verbleibenden Biokraftstoffanteil von nur 2 Prozent ist es wenig sinnvoll, Nachhaltigkeitskriterien und Dokumentationsanforderungen vor allem mit Blick auf Drittlandsimporte weiterzuentwickeln, wie dies der Europäische Rechnungshof in seinem Bericht an die EU-Kommission angemahnt hatte.

Poster-Wettbewerb zur Tagung „Kraftstoffe für die Mobilität von Morgen“

Die Fuels Joint Research Group (FJRG) richtet am 20. und 21. September 2018 in Braunschweig die 3. FJRG-Tagung „Kraftstoffe für die Mobilität von Morgen“ aus. Begleitend zur Tagung wird in Kooperation mit der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e. V. (FNR) ein Poster-Wettbewerb ausgerichtet.

Nachwuchswissenschaftler, die in der Kraftstoffforschung arbeiten, sind eingeladen, sich am Poster-Wettbewerb zu beteiligen. Der Wettbewerb richtet sich an Studierende und Doktoranden, die sich in Projekt- und Abschlussarbeiten bzw. ihrer Doktorarbeit mit der Forschung zu alternativen Kraftstoffen, insbesondere Biokraftstoffen, beschäftigen. Dazu gehören Themen der Herstellung und der motorischen Verbrennung aber auch Fragen zu Abgasemissionen, Umweltwirkungen, Ökobilanzierung oder beispielsweise die

Anwendung der Sensorik in der Kraftstoffforschung.

Die FNR stellt im Auftrag des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) die Preisgelder für den Poster-Wettbewerb bereit. Das beste Poster wird mit einem Preisgeld in Höhe von 500 Euro belohnt. Für den 2. Preis stehen 200 Euro und für den 3. Preis: 100 Euro bereit. Die Präsentation ihrer aktuellen Forschungsergebnisse bietet Nachwuchswissenschaftlern zudem die Chance, mit Experten aus Wissenschaft und Industrie ins Gespräch zu kommen und fachlich zu diskutieren.

Mit einem Zuschuss in Höhe von 50 Euro unterstützt die Fuels Joint Research Group die Teilnahme am Poster-Wettbewerb. Einsendeschluss für die Bewerbung zur Teilnahme

am Poster-Wettbewerb ist der 31. Mai 2018. Die Bewerbung soll folgende Informationen enthalten:

- Titel des Posters
- Abstract (max. 2.000 Zeichen inkl. Leerzeichen), in dem die wichtigsten fachlichen Aussagen zusammengefasst sind. Der Abstract wird im Tagungsband veröffentlicht.
- Art des vorgestellten Projekts (Projektarbeit, Bachelor-, Diplom- oder Masterarbeit, Doktorarbeit)
- Name, Vorname und Kontaktdaten (inkl. E-Mail-Adresse), wissenschaftlicher Betreuer der Arbeit, Name der Institution (Hochschule oder Forschungsinstitut)

Informationen und Kontaktdaten für Interessierte bietet die FJRG-Internetseite:

<https://www.fuels-irg.de/>

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.

