

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

- Rapserezeuger finden keine Verkaufsanreize, Ölmühlen heben Prämien nicht an
- Leichte Preisunterstützung von Rapskursen in Paris
- Sojakurse in Chicago legen kräftig zu, Trockenheit in Argentinien treibt an

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotpreise sprunghaft gestiegen, ohnehin geringes Kaufinteresse noch weiter abgekühlt
- Mischfutterhersteller kaufen mehr Rapsschrot, aber Angebot ist knapp, davon profitieren Presskuchenpreise

Pflanzenöle

- Rapsölpreise niedrig, Nachfrage aus Biodieselindustrie unverändert gering
- Kaltgepresstes Rapsöl tendiert nur leicht schwächer

Kraftstoffe

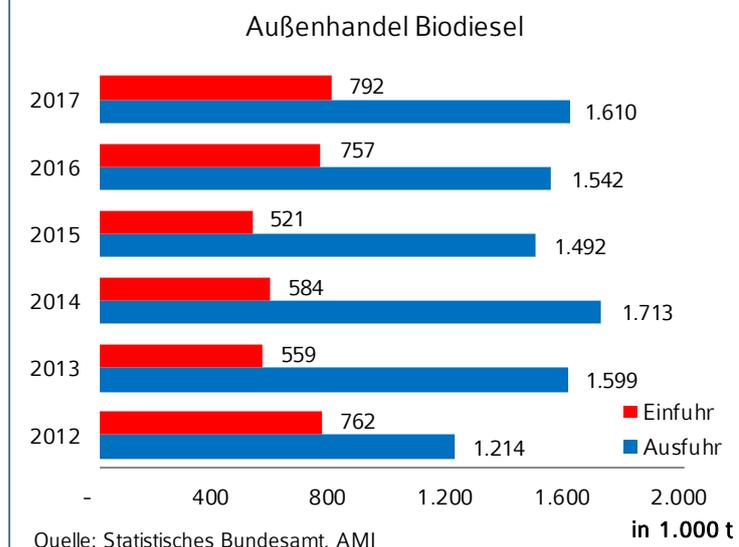
- Rohölkurse befestigt, steigende Nachfrage treibt an, aber hohe US-Förderung und wachsende Lagerbestände begrenzen Gewinne
- Mineralölkonzerne kaufen vor allem UCOME-Ware, Biodieselimporte aus Argentinien erzeugen Angebotsdruck

Preistendenzen

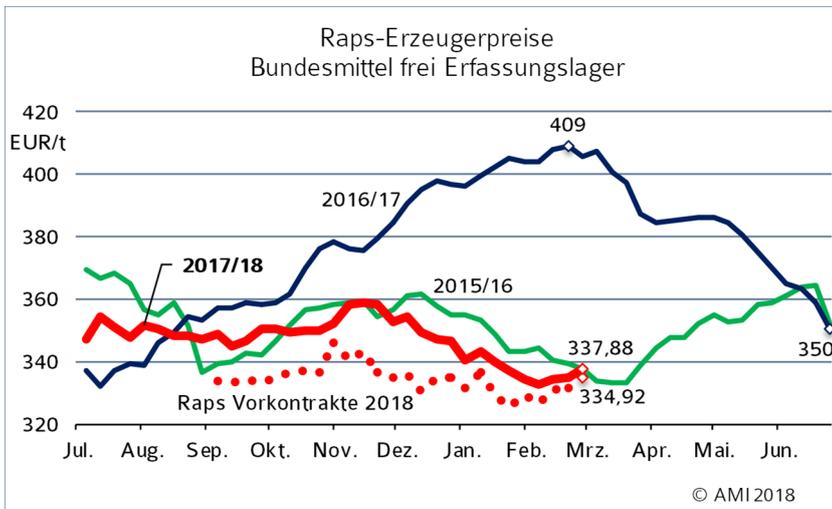
Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	337,88	334,94	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	350,00	350,00	→
Rapsöl	680,00	675,00	↗
Rapsschrot	237,00	228,00	↗
Rapspresskuchen*	225,00	232,50	↘
Paris Rapskurs	360,50	354,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	115,12	114,23	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	116,02	115,34	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	61,64	61,68	↘

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Rapspreise profitierten von den festen Terminkursen in Paris, liegen aber weiterhin deutlich unter Vorjahreslinie, mittlerweile rund 70 EUR/t darunter. Die Ölmühen signalisieren weiterhin wenig Kaufinteresse und heben die Prämien auf den Rohstoff nicht an. Sie versorgen sich mit Importtraps aus der Ukraine und Australien. Die Ernte 2018 wird noch kaum besprochen, Geschäftsabschlüsse kommen selten zustande. Hiesigen Rapsproduzenten fehlt es nach wie vor an Verkaufsanreizen.

Rapsöl

Die Rapsölpreise profitierten zuletzt von festere Soja- und Palmölkursen bleiben auf einem niedrigen Niveau. Denn die Nachfrage aus der Biodieselindustrie ist nach wie vor sehr gering. Hauptgrund für das zähe Geschäft ist der Angebots- und Preisdruck durch Biodieselimporte aus Argentinien, der ab April sogar noch weiter zunehmen könnte.

Rapspresskuchen

Die Verkaufspreise der dezentralen Ölmühen für Rapspresskuchen wurden im Februar um 4 auf 225 EUR/t angehoben und erreichten damit das höchste Niveau seit Juni 2017. Dabei profitierten sie vom leergeäumten Rapsschrotmarkt. Für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland konnten im Februar keine Preise auf den vorderen Positionen festgestellt werden, bereits seit Januar wird keine Ware mehr angeboten. Forderungen werden erst wieder für Partien zur Lieferung ab August genannt.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen der dezentralen Ölmühen für kaltgepresstes Rapsöl wurden auf Monatsicht um 0,34 Ct/l auf 84,43 Ct/l zurückgenommen. Damit konnten sie sich vergleichsweise gut behaupten. Denn die Forderungen der Ölmühenindustrie für rohes Rapsöl stoßen auf geringes Kaufinteresse und werden daher stetig zurückgenommen. So verlor Rapsöl gegenüber Vormonat mehr als 4 % an Wert, kaltgepresstes Rapsöl hingegen nur 0,4 %.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 28.02.2018, (erhoben bei Ölmühen/Handel)

	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	350	237	680	557
Vorwoche	350	228	675	537

Quelle: AMI

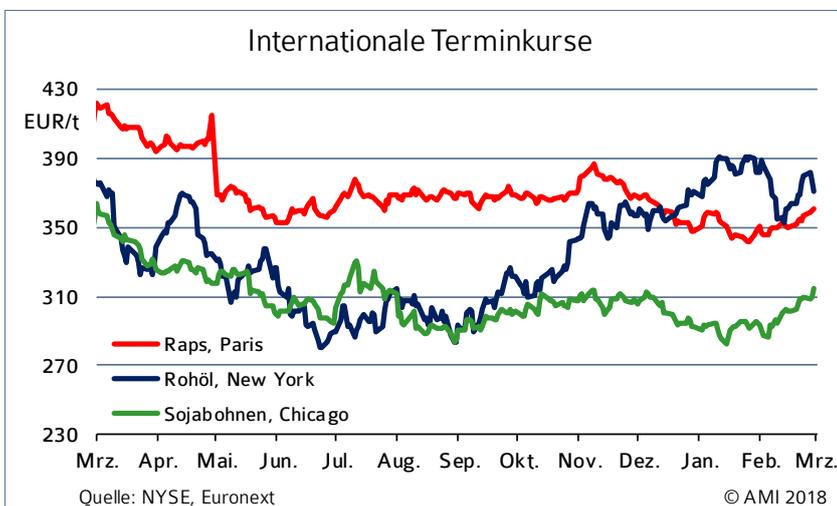
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühen/Handel am 21.02.2018)

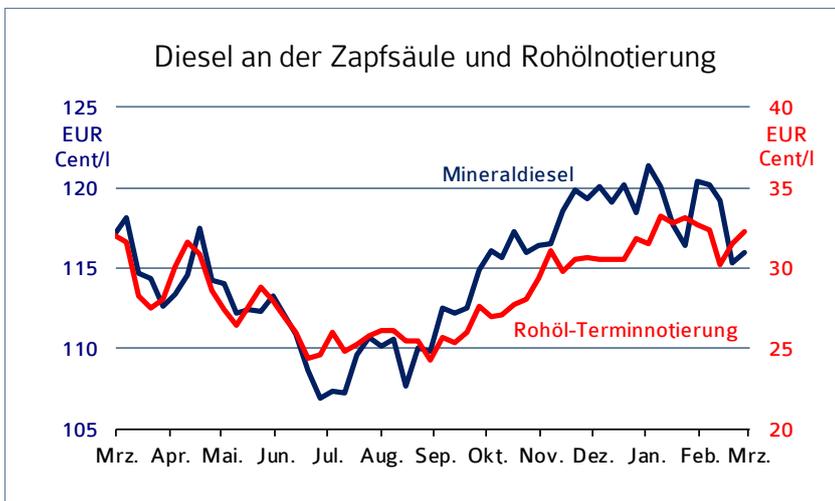
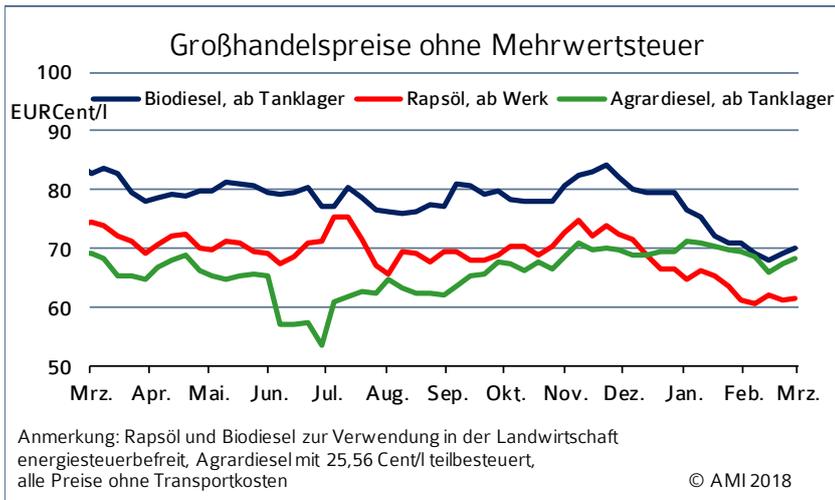
Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	225-235	225-235	84,00	85,67	-
> 100 t	220-225	210-215	Vm: 84,33	Vm: 86,00	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte ist das Kaufinteresse der Mineralölkonzerne für Rapsmethylester unverändert gering. Die Umsätze sind bestenfalls stetig und die Preise stabil. Anders sieht es für Biodiesel aus Altspeisefetten aus. Aufgrund des vergleichsweise hohen THG-Einsparpotenzials steht er schon seit Wochen im Fokus. Aber das Angebot ist knapper geworden und die Forderungen wurden angehoben.

Tankstellenpreise

Eine steigende internationale Rohölnachfrage hat den Terminkursen im Februar Unterstützung gebracht. Auch zeigt die Fördermengenbegrenzung der OPEC Wirkung. Beides hat die Notierung steigen lassen und auch die Dieselpreise wurden wieder etwas angehoben. Steigende Rohölförderung und wachsende Öl- und Benzinlagerbestände in den USA bereiten jedoch Sorge.

Verbrauch

Biodiesel

Auch wenn im Dezember 2017 die Beimischung von Biodiesel gegenüber den Vormonaten deutlich zurückgegangen ist, bleibt im Jahresergebnis ein Anstieg der Biodieselbeimischung gegenüber dem Vorjahr festzuhalten, bedingt durch einen weiteren Anstieg des Gesamt-Dieserverbrauchs. Der Beimischungsanteil von Biodiesel nahm 2017 leicht von 5,67 auf 5,71 % zu.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2017

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	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	174,0	2.207,6	2.150,3
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	2.833,4	36.439,6	35.751,0
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	3.007,3	38.647,2	37.901,3
Anteil Biodiesel	5,2 %	4,7 %	5,9 %	5,5 %	5,4 %	5,7 %	6,2 %	6,1 %	6,3 %	5,7 %	5,8 %	5,8 %	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	7,3	111,6	128,8
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	79,8	89,2	93,4	88,2	97,2	93,7	86,3	92,6	83,0	93,0	1.042,5	1.046,7
Summe Bioethanol	85,3	77,4	88,6	99,9	105,5	95,5	106,3	103,0	96,1	102,6	91,6	100,3	1.154,0	1.175,4
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	1.330,5	17.373,3	17.062,3
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	1.430,8	18.527,4	18.237,7
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 %	7,0 %	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

Der Verbrauch an Bioethanol hat im Dezember 2017 noch einmal kräftig zugelegt. Die Beimischung erreichte knapp 93.000 t und lag damit 12 % höher als noch im November. Gegenüber Vorjahr ist der Abstand mit einem Plus von 2,2 % nicht ganz so groß. Der Einsatz von Bioethanol im ETBE ist indes im Dezember regelrecht eingebrochen und gegenüber Vormonat um 13 % geschrumpft. Der Verbrauch von 7.350 t liegt damit sogar 40 % unter Vorjahresmenge. Die Nachfrage nach Ottokraftstoff ist gegenüber Vormonat deutlich um 6,6 % gesunken, sodass der Beimischungsanteil auf 7,01 % stieg und damit den höchsten Wert im Kalenderjahr 2017 erreichte.

Schlaglichter

Koalitionsvertrag: UFOP begrüßt Ziel der Weiterentwicklung der Treibhausgasquote – mit Biokraftstoffen aus heimischen Rohstoffen



Die UFOP begrüßt die im Koalitionsvertrag formulierte Absicht, die in Deutschland geltende Treibhausgas (THG)-Quote weiterzuentwickeln und mahnt eine unverzügliche Erhöhung an. Der Verband begründet den Handlungsdruck mit der desolaten Marktsituation bei Getreide und Raps und erinnert an den Vorbildcharakter der THG-Quotenregelung, die einen technologie- und rohstoffoffenen Wettbewerb ermöglicht. Zugleich ist Raps die mit Abstand wichtigste heimische gentechnikfreie Proteinquelle.

Die UFOP begrüßt den im Koalitionsvertrag von Union und SPD enthaltenen technologieoffenen Ansatz zur Förderung alternativer Kraftstoff- und Antriebskonzepte. Auf dem Weg zu einer Elektrifizierung des Verkehrs komme dem Einsatz regenerativer Kraftstoffe im Fahrzeugtank in der bestehenden Fahrzeugflotte neben dem Einsatz von Hybrid- bzw. batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen eine bedeutende Rolle zu. Der Aufbau zusätzlicher erneuerbarer Energiequellen und der erforderlichen Infrastruktur müsse jedoch in erheblichem Umfang öffentlich und privat finanziert werden. Die Herausforderung des Kapazitätsaufbaus sei nicht zuletzt an die ebenso zu schaffende öffentliche Akzeptanz gekoppelt, gibt die UFOP zu bedenken.

Die UFOP begrüßt daher, dass die neue Bundesregierung die Regelung zur THG-Minderungspflicht weiterentwickeln will. Die UFOP fordert die neue Bundesregierung auf, die Quotenverpflichtung möglichst noch im laufenden Jahr, spätestens 2019 schrittweise anzuheben. Ab 2020 muss die bereits gesetzlich verankerte THG-Quote von 6 Prozent schrittweise auf 16 Prozent im Jahr 2030 angehoben werden. Die UFOP begründet diese Forderung mit der schon seit Monaten anhaltenden desolaten Preisentwicklung bei Raps und Getreide. Die THG-Quotenverpflichtung steht für einen funktionierenden, technologie- aber auch rohstoffoffenen Wettbewerb, dessen Treiber die Vermeidung der Strafzahlung in Höhe von 460 EUR je Tonne CO₂ im Falle der Nichterfüllung der Verpflichtungsvorgabe ist. Die Anhebung der Quote würde dazu führen, dass weitere Biomassepotenziale, wie z.B. Abfall- und Reststoffe mobilisiert werden, die ohnehin gesondert gefördert werden sollen. Die Anhebung werde auch die Entwicklung und Markteinführung von nicht biogenen regenerativen Kraftstoffen beschleunigen, erwartet die UFOP.

Die UFOP appelliert an die neue Bundesregierung zugleich die Bedeutung heimischer Rohstoffe für die Substitution von Sojaimporten im Futtermittelbereich anzuerkennen. Gentechnikfreiheit sei ein zunehmend wichtiger werdendes Alleinstellungsmerkmal und stehe zugleich für regionale Rohstoffherkunft. Die UFOP erwartet, dass sich die neue Bundesregierung in den anstehenden Trilog-Verhandlungen zur Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie dem Votum des Europäischen Parlamentes anschließt und den Ausschluss von Palmöl unterstützt. Die „Palmöldiskussion“ habe den Bewertungsrahmen für die Nachhaltigkeit heimischer Anbaubiomasse verzerrt, stellt der Verband fest.

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen an die Nachhaltigkeit müsse das Biokraftstoffpotenzial in die Dekarbonisierungsstrategie der Bundesregierung einfließen. Hierzu bedarf es der Neuaufgabe einer zwischen den zuständigen Ressorts und den Verbänden der Wirtschaft abgestimmten „Roadmap nachhaltige Biokraftstoffe“, schlägt die UFOP vor. Nachhaltige Biokraftstoffe haben hierzulande 2016 bei einem Marktanteil von ca. 5,2 Prozent mit etwa 7 Mio. Tonnen CO₂-Minderung im Gegensatz zu allen anderen Alternativen spürbar zur THG-Minderung beigetragen. Biokraftstoffe stehen bereits für ein erfolgreiches Beispiel einer „Sektorkopplung“ Landwirtschaft – Fahrzeugindustrie unter Nutzung bestehender Distributionssysteme der Mineralölwirtschaft.

Die UFOP unterstreicht, dass neue Technologiekonzepte im Sinne des Klimaschutzes, aber auch zur Sicherung des Technologiestandortes Deutschland umfassend auch mit Steuermitteln unterstützt werden müssen. Das gehört auch für die Begleitung des Transformationsprozesses in den Unternehmen des Energie- und des gesamten Fahrzeugsektors. Der Zielkorridor für diese Maßnahmen sei aber viel länger als eine Legislaturperiode.

Der Erfolg der kommenden Bundesregierung müsse sich aber auch daran messen lassen, was heute schon erreicht werden kann, unterstreicht die UFOP. Der Klimaschutzbeitrag des Verkehrssektors ist – abgesehen vom Einsatz von Biokraftstoffen – praktisch „null“. Eine weitere Verschleppung heute bereits umsetzbarer Maßnahmen durch die alleinige Bevorzugung noch marktferner Alternativen dürfe es in der neuen Bundesregierung nicht geben, mahnt die UFOP an.

Schlaglichter

B100-Projekt öffnet Optionen zur Treibhausgasminde rung in der Landwirtschaft

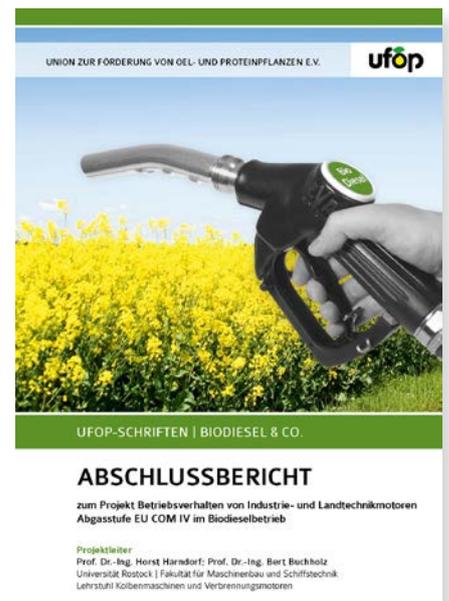
Nach den Ergebnissen eines an der Universität Rostock durchgeführten Projektes zur Verwendung von Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) können Biodiesel aus Rapsöl (RME) höchste emissionsrechtliche Anforderungen der Abgasstufe EU COM IV und zukünftig auch der Stufe V für nicht straßengebundene Fahrzeuge erfüllt werden. Nach Ansicht der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) zeigen die Ergebnisse eine wichtige Option für eine möglichst treibhausgasneutrale Kraftstoffverwendung auch in Einsatzbereichen mit einem hohen Leistungsbedarf auf. In nicht-straßengebundenen Bereichen wie der Land- und Forstwirtschaft seien nachhaltige und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe aufgrund ihrer mit Dieselmotoren vergleichbaren Energiedichte alternativlos.

Voraussetzung ist jedoch die Beibehaltung der vollen Steuerbegünstigung für Pflanzenölkraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft. Die UFOP erwartet, dass die EU-Kommission das hier schon länger anhängige Notifizierungsverfahren endlich positiv bescheidet. Es sei mit Blick auf die erheblichen Unterschiede in der Höhe der Steuerbegünstigung bei fossilem Diesel in den EU-Mitgliedsstaaten geradezu absurd und klimapolitisch nicht nachvollziehbar, wenn ausgerechnet nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Pflanzenölkraftstoffe voll besteuert werden müssten. Auch für Biokraftstoffe müsse der analoge Ermessensspielraum für die Steuerbegünstigung gelten, den die EU-Energiesteuerrichtlinie richtigerweise den Mitgliedsstaaten bietet, bekräftigt der Verband. Angesichts der desolaten Entwicklung bei den Preisen für Getreide, Raps und weiteren Kulturarten könnten Marktfruchtbaubetriebe zusätzliche Kosten und Investitionen in den Klimaschutz nicht stemmen. Die

EU-Kommission mache hierzu keine Vorschläge. Im Gegenteil: Die anstehenden Abkommen zur weiteren Marktöffnung und Liberalisierung im Weltagrarhandel könnten sich zu einem Bumerang beim Klimaschutz entwickeln, weil mit Raps als wichtigste heimische regenerative „Ölquelle“ zugleich auch die wichtigste non-GMO-Proteinquelle betroffen sei, befürchtet die UFOP.

Vor diesem Hintergrund dankt die UFOP dem Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) ausdrücklich für die Förderung und der DEUTZ AG für die Bereitstellung des Motors und dem Motorenhersteller vor allem für die anlässlich zur „Agritechnika 2017“ erteilten Freigabe für die Abgasstufe EURO IV. Dies war das eigentliche Förderziel dieses Vorhabens, das auch mit Unterstützung der UFOP realisiert wurde. Auf Basis umfangreicher Einzelprüfungen zum Emissionsverhalten und verbunden mit einem Dauerlauftest von 1.000 Stunden mit Rapsölmethylester (RME) wiesen die Motorexperten des Lehrstuhls für Kolbenmaschinen und Verbrennungsmotoren (LKV) der Universität Rostock die Praxistauglichkeit von RME nach. Die Untersuchungen betrafen neben dem Betriebsverhalten von Motor und Einspritzsystem insbesondere auch die Betriebsfestigkeit des Abgasnachbehandlungssystems. Weil das im Projektvorhaben eingesetzte Abgasnachbehandlungssystem auch bei Motoren der nächst höheren Abgasstufe eingesetzt wird, könnte eine Freigabe auch für die Abgasstufe EU COM V folgen, so die Erwartung der UFOP. Die UFOP gibt jedoch kritisch zu bedenken, dass es nun an den Traktorherstellern liege, die Freigaben wiederum ihren Endkunden, also an die landwirtschaftlichen Betriebe weiterzugeben. Hier besteht noch ein erheblicher Abstimmungsbedarf und ist

ein Grund für die Initiative des Deutschen Bauernverbandes (DBV) und der UFOP zur Gründung der „Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ (www.biokraftstoffe-tanker.de).



Der Abschlussbericht ist erhältlich unter: www.ufop.de/index.php/download_file/6636/



Informationen zu den DEUTZ-Motoren im Rahmen des Projekts finden Sie hier: www.ufop.de/index.php/download_file/6345/

Schlaglichter

AEE-Hintergrundpapier: „Die Energiewende auf die Straße bringen“

Ohne eine Energiewende im Verkehrssektor mit seinen derzeit steigenden CO₂-Emissionen wird der Klimaschutz scheitern, wie das Hintergrundpapier „Die Energiewende auf die Straße bringen“ der AEE verdeutlicht. In dem Papier untersucht die AEE insbesondere Akzeptanz und Optionen für den Ausbau Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor. „Es ist höchste Zeit, die Energiewende auf die Straße zu bringen“, betont AEE-Geschäftsführer Philipp Vohrer. „Dafür brauchen wir eine Kraftstoffwende ebenso wie eine Antriebswende, aber auch eine Änderung unseres Mobilitätsverhaltens. Sonst droht der Einsatz Erneuerbarer Energien auf den deutschen Straßen zu verpuffen.“

Das neue AEE-Hintergrundpapier zeigt Faktoren für die Akzeptanz und Optionen Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor auf. Laut Umfragen genießen ein Umstieg auf Erneuerbare Energien im Verkehrs-

sektor und ein Wechsel auf andere Formen der Mobilität hohe Akzeptanz in der deutschen Bevölkerung. Andererseits ist Deutschland ein Land der Autofahrer und der Pkw das beliebteste Verkehrsmittel. Tag für Tag benutzen 37 Prozent der Menschen in Deutschland einen Pkw. „Für einen Umstieg sind attraktive Angebote nötig, zum Beispiel ein preisgünstiger öffentlicher Personennahverkehr. Zugleich müssen technologischer Wandel und Ausbau Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor Hand in Hand gehen, damit der Anteil des Verkehrssektors am Ausstoß von Treibhausgasen endlich sinkt“, mahnt Vohrer.

Die Antriebswende vom Verbrennungszum Elektromotor allein kann eine vollständige Umstellung auf erneuerbare Mobilität nicht bringen, wie das Positionspapier erläutert. Denn in einigen Schlüsselbereichen, so im Flugverkehr, in der Schifffahrt, aber auch

im Schwerlastverkehr werden Kohlenwasserstoffe als Kraftstoffe wegen ihrer hohen Energiedichte auch auf längere Sicht kaum verzichtbar sein. Hier sind kurz- und mittelfristig Biokraftstoffe das Mittel der Wahl, sei es in flüssigem oder gasförmigem Zustand. Langfristig kommen bei einem größeren Angebot an Strom aus Erneuerbaren Energien auch synthetische Kraftstoffe infrage.

Was möglich ist, zeigen Länder Skandinaviens: Norwegen, das häufig als Paradebeispiel in Sachen Elektromobilität genannt wird, ist auch Vorreiter bei der Kraftstoffwende – trotz seiner Exporte fossiler Rohstoffe. So konnte Norwegen 2017 einen Biokraftstoffanteil von rund 20 Prozent vorweisen.

Das neue AEE-Hintergrundpapier „Die Energiewende auf die Straße bringen“ finden Sie in der Mediathek der AEE.

Neuaufgabe der UFOP-Broschüre „Gute Gründe für Biokraftstoffe“



Gute Gründe für Biokraftstoffe

Fakten zur Fortsetzung der Dekarbonisierung im Straßenverkehr

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) hat ihre Verbraucherinformation „Gute Gründe für Biokraftstoffe“ aktualisiert und neu aufgelegt. Die Broschüre im Format DIN lang vermittelt auf 24 Seiten die wichtigsten Aspekte zur Begründung der Notwendigkeit der Fortsetzung der Förderung bei Biokraftstoffen. Diese betreffen die desolate Marktsituation bei Ölsaaten und Getreide, die Bedeutung der Biokraftstoffe für die Landwirtschaft, der Raps als Lieferant gentechnikfreier Proteinfuttermittel, die heutige Bedeutung der nachhaltiger Biokraftstoffe an der Energiebereitstellung

im Vergleich zu den anderen Erneuerbaren Energien bis hin zur Frage der Verwendung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft als Beitrag zur Treibhausgasminde rung.

UFOP-Vorsitzender Wolfgang Vogel betont in seinem Vorwort: „Der Klimaschutzaktionsplan 2020 und Klimaschutzplan 2050 zeigen die Herausforderungen zur Anpassung bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs auf. Dieser muss ab 2050 praktisch ohne fossile Kraftstoffe auskommen. Nachhaltig zertifizierter und treibhausgasoptimierter Biodiesel aus Raps kann schon heute einen spürbaren Beitrag im Verbund mit weiteren erneuerbaren Kraftstoffen und Antrieben zur Dekarbonisierung im Straßenverkehr und in der Land- und Forstwirtschaft leisten. Das Klimaschutzabkommen von Paris wurde von Deutschland

und der Europäischen Union ratifiziert und muss jetzt völkerrechtlich verbindlich umgesetzt werden. Deutschland geht mit dem Klimaschutzplan 2050 voran. Die bis 2020 vorzulegenden nationalen Aktionspläne der Unterzeichnerstaaten werden zeigen, wie ernst diese Verpflichtung genommen wird. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse werden in den nationalen Aktionsplänen zur Dekarbonisierung im Straßenverkehr kurz- bis mittelfristig eine zentrale Rolle spielen. Die europäische, insbesondere die deutsche Biokraftstoffgesetzgebung bestimmen die Ausgestaltung, Weiterentwicklung und Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien auf globaler Ebene. Markteingeführte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse müssen daher auch in der Förderpolitik nach 2020 ihren Platz haben.“

Download via www.ufop.de/index.php/download_file/6641/

Schlaglichter

Forschung: Globale Standardwerte überschätzen Lachgas-Emissionen im Rapsanbau

Ein Verbund von acht Partnern unter Koordination des Thünen-Instituts (TI) für Agrarklimaschutz beschäftigte sich in einem Forschungsprojekt mit dem Anbau von Raps und den damit verbundenen Treibhausgas(THG)-Emissionen. Ziel war es, herauszufinden, ob die THG-Emissionen im Rahmen von Klimaschutzvereinbarungen für Deutschland realistisch bewertet werden. Ergebnis: Der Lachgasemissionsfaktor zur THG-Bilanzierung beim Raps ist für deutsche Verhältnisse zu hoch angesetzt.

Raps ist die wichtigste Energiepflanze für Biokraftstoffe in Deutschland. Die mit Abstand höchsten THG-Emissionen im Rapsanbau entstehen durch Feldemissionen von Lachgas und die Herstellung des benötigten synthetischen N-Düngers. An diesen beiden Hebeln gilt es also anzusetzen, um die Vorgaben der EU (RL EU 2015/1513) einzuhalten. Danach müssen Biodiesel & Co. seit dem 1.1.2018 mindestens 60 Prozent (Altan-

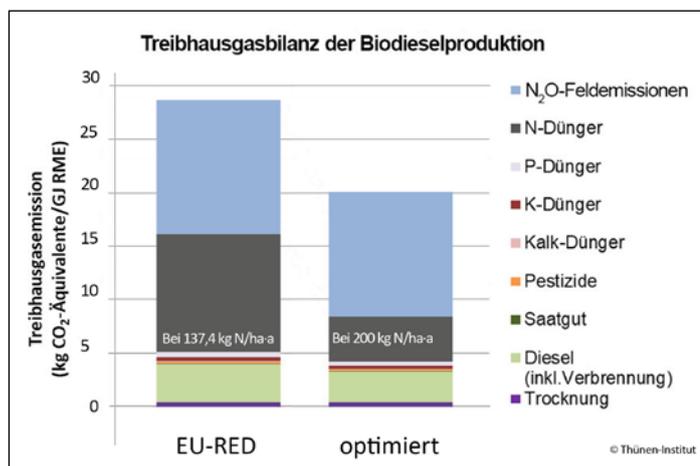
lagen 50 Prozent) THG-Emissionen gegenüber fossilen Kraftstoffen einsparen. Für die THG-Bilanz können Biokraftstoffhersteller Standardwerte aus der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU oder regionalisierte Inputwerte für die Betriebsmittel wie Dünger und Kraftstoff verwenden. Die Arbeiten des TI-Projekt-Verbundes haben nun ergeben, dass diese Werte für Deutschland unrealistisch sind. Die veranschlagte Düngermenge sei zu niedrig, der Lachgasemissionsfaktor insgesamt jedoch trotzdem zu hoch: Statt der angenommenen 34 kg N/t Raps seien 50 bis 56 kg praxisüblich, der Faktor für N_2O liege aber nicht bei 1,0, sondern nur bei 0,6 Prozent. Zu diesem Schluss kommen die Wissenschaftler durch Anwendung einer neuen, differenzierteren Methodik nach Stehfest/Bouwman (2006). Sie appellieren, künftig diese Methode mit realistischen Werten anzuwenden, damit die THG-Bilanz von Raps-Biodiesel nicht schlechter ausfällt, als sie tatsächlich ist. Daneben empfehlen die

allerdings die Gefahr höherer Stickstoffüberschüsse. Parallel gilt es, auch bei der Produktion synthetischer Dünger Lachgasemissionen zu vermeiden, Energie einzusparen und durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Schließlich konnten die Forscher zeigen, dass hierzulande bei der Fruchtfolge Raps-Weizen im Vergleich zu Weizen-Weizen im Getreide durchschnittlich ca. 5 kg N/ha eingespart und ungeachtet dessen ein Weizenmehrertrag von 5,6 dt/ha erzielt werden kann. Dieser Vorfruchteffekt müsste dem Raps gutgeschrieben werden. Generell ist eine ganzheitlichere Bewertung gefragt, die die gesamte Fruchtfolge betrachtet.

Insgesamt sehen die Forscher noch Entwicklungsbedarf, bei rechnerischen Ansätzen ebenso wie bei der Reduzierung des Düngemitelesinsatzes in der Praxis. Dafür wäre es hilfreich, den zugekauften Dünger mit seinem spezifischen THG-Wert auszuzeichnen. Neue Ansätze bei Ausbringungstechniken und Fruchtfolgegestaltungen könnten die THG-Emissionen ebenfalls weiter senken. Nicht zuletzt ist der Einsatz von Biokraftstoffen bei Anbau und Ernte eine Option für eine bessere THG-Bilanz der Rapsproduktion.

Das Vorhaben wurde vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) über den Projektträger Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR) gefördert. Zusätzlich erfolgte eine Unterstützung durch die UFOP.



Forscher, synthetische durch organische Dünger zu ersetzen, zum Beispiel durch Gärreste, die im Projekt bei Minimierung der Ammoniakausträge die THG-Bilanz verbesserten. Ein potenzielles Problem sei dabei

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.

