

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

- Rapspreise weit unter Vorjahr, keine Verkaufsanreize für Rapszeuger
- Viele vermarkten trotzdem, um die Läger zu räumen
- Aber Ölmühlen haben kaum Bedarf

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrot deutlich teurer, Auslöser sind feste US-Sojakurse
- Mischfutterhersteller kaufen trotzdem für die zweite Jahreshälfte
- Rapsschrot weiterhin knapp, Preise fester
- Forderungen für Rapspresskuchen etwas zurückgenommen

Pflanzenöle

- Geringe Rapsölnachfrage hält Preise auf niedrigem Niveau
- Dezentrale Ölmühlen melden sehr schwache Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl

Kraftstoffe

- Biokraftstoffpreise leicht fester, aber RME lässt sich weiterhin kaum vermarkten
- Grund sind Biodieselimporte aus Argentinien und Indonesien
- Steiler Anstieg der Mineraldieselpreise auf fast 125 EUR Cent/l

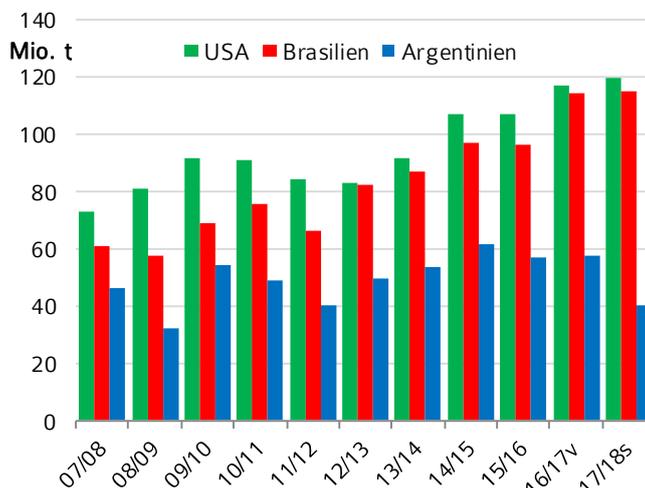
Preistendenzen

Mittelwerte	18. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	325,72	327,54	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	329,00	336,00	↘
Rapsöl	665,00	660,00	↗
Rapsschrot	248,00	247,00	↗
Rapspresskuchen*	251,25	232,50	↗
Paris Rapskurs	331,75	339,00	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	113,69	113,58	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	124,63	122,44	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	67,93	68,05	↘

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

Grafik der Woche

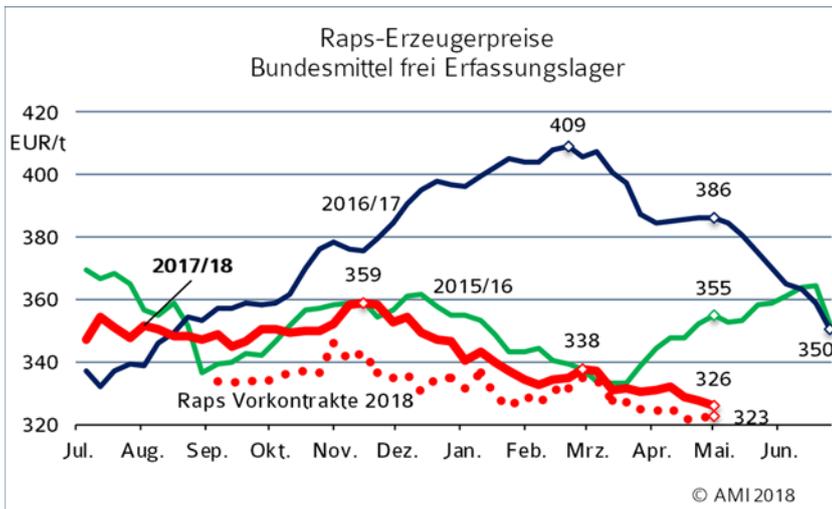
Sojaernten der wichtigsten Produzenten



Quelle: USDA, AMI

Anmerkung: v = vorläufig, s = geschätzt

Marktpreise



Raps

Im April ging es am deutschen Rapsmarkt weiterhin ruhig zu. Das Kaufinteresse der Ölmühlen war unverändert gering und die Preise gaben weiter nach. Mit 326 EUR/t lagen sie zuletzt 60 EUR/t unter Vorjahresniveau. Viele Erzeuger haben die Hoffnung auf Preissteigerungen im Übergang auf die Rapsernte 2018 aufgegeben. Außerdem liegt noch überdurchschnittlich viel Raps der alten Ernte in den Erzeugerlagern. Diese müssen nun langsam geräumt werden, um Platz für die neue Ernte zu schaffen. Trotz niedriger Preise gibt es daher mehr Offerten.

Rapsöl

Die Erlösmöglichkeiten mit Rapsöl an die Biodieselindustrie haben sich nicht verbessert. Manche Ölmühle hat ihre Verarbeitung deshalb gedrosselt, vorübergehend ausgesetzt oder auf Soja umgestellt.

Rapspresskuchen

Die dezentralen Ölmühlen in Süddeutschland haben ihre Forderungen für Rapspresskuchen leicht zurückgenommen. Im Schnitt wurden im April für prompte Ware 251,25 EUR/t genannt, knapp 3 EUR/t weniger als im Vormonat. Dabei wurden die angebotenen Mengen flott von den Veredlungsbetrieben aufgenommen, sodass an Mischfutterhersteller kaum noch Ware abgegeben werden konnte.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die dezentralen Ölmühlen melden eine sehr schwache Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl, das zuletzt ohnehin zumeist als Futteröl Einsatz fand. Im Schnitt wurden 84,50 Cent/l verlangt und damit 0,2 % weniger als im Vormonat. Die Aufschläge für kaltgepresstes Rapsöl DIN 51605 betragen unverändert 1-2 Cent/l.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 02.05.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

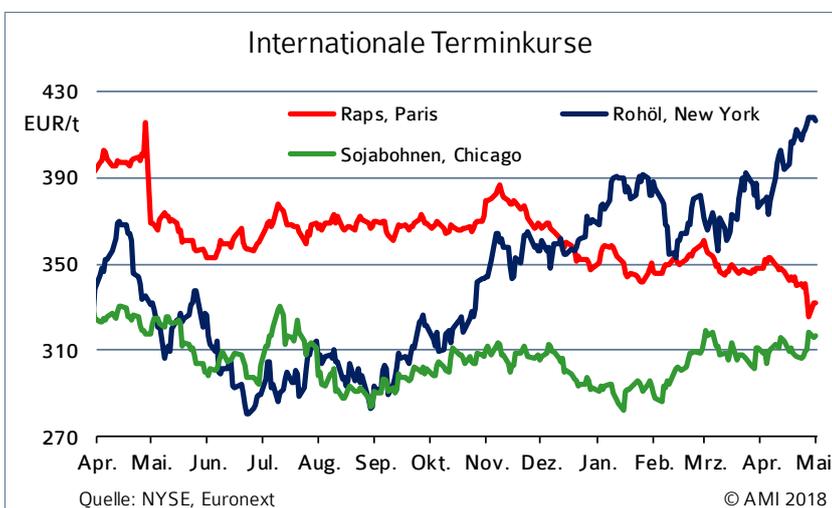
	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	329	248	665	549
Vorwoche	336	247	660	540

Quelle: AMI

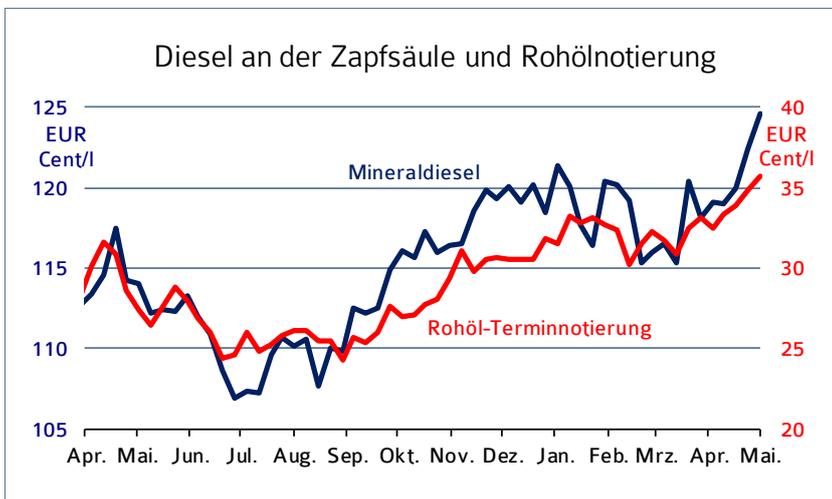
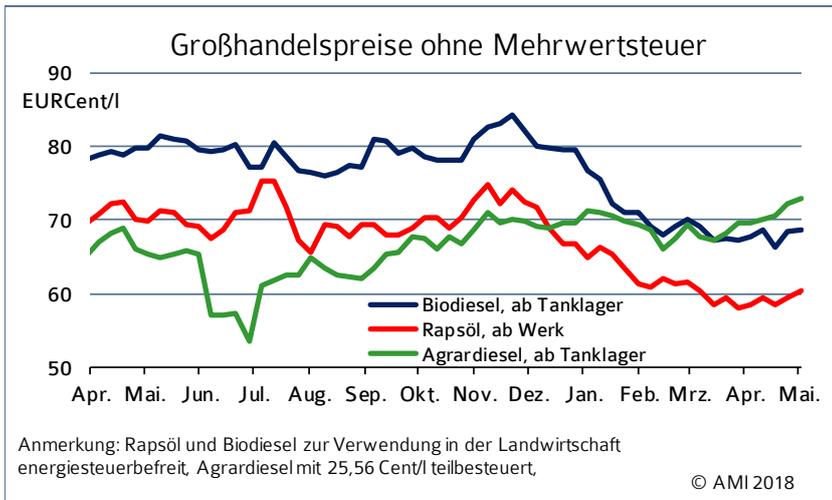
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl
ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 24.04.2018)

Monatsproduktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605
< 100 t	255-260	255-260	83,88	85,13
> 100 t	240-245	250-255	Vm: 84,00	Vm: 85,33

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



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018

in 1.000 t	kumuliert			
	Jan.	Febr.	2018	2017
Biodiesel Beimischung	182,4	175,9	358,3	134,4
Diesekraftstoffe	2.610,2	2.700,1	5.310,3	2.667,4
Biodiesel + Diesel	2.792,6	2.876,0	5.668,6	2.801,9
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,3 %	4,8 %
Bioethanol ETBE a)	10,3	9,7	20,0	7,9
Bioethanol Beimischung	94,1	78,8	172,9	69,4
Summe Bioethanol	104,4	88,5	192,9	77,3
Ottokraftstoffe	1.345,7	1.326,1	2.671,9	1.265,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.450,2	1.414,6	2.864,8	1.342,3
Anteil Bioethanol	7,2 %	6,3 %	6,7 %	5,8 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Großhandelspreise

Die Biodieselpreise haben sich leicht befestigt. Grund ist vor allem der steigende Diesellabsatz im Zuge der Frühjahrsbelebung. Der Einsatz von Traktoren, Baumaschinen, LKW oder auch Kompressoren in der Landwirtschaft und im Baugewerbe beleben die Kraftstoffnachfrage. Rapsmethylester hat es schwer, gegen günstige Biodieselimporte aus Argentinien und Indonesien anzukommen.

Tankstellenpreise

Die Mineraldieselpreise sind kräftig gestiegen und erreichten zuletzt fast 125 EUR Cent/l. Wichtige Treiber sind die festen internationalen Rohöl-Terminkurse. Diese erreichten zuletzt fast 36 EUR Cent/l. Auslöser sind die Bemühungen der OPEC das internationale Rohölangebot einzudämmen und die Aussicht auf eine Fortsetzung der Fördermengenbegrenzung in den Mitgliedstaaten.

Verbrauch

Biodiesel

Wie jedes Jahr im Februar sank die Beimischung von Biodiesel deutlich. Da das Verbrauchsniveau im laufenden Jahr bislang jedoch deutlich über Vorjahr liegt, bleibt auch der Unterschied auf Monatssicht groß. Der Verbrauch von rund 176.000 t Biodiesel im Februar 2018 liegt knapp ein Drittel über Vorjahresmonat, verzeichnet zum Januar 2018 allerdings ein Minus von 3,5 %. Da im Februar 2018 gleichzeitig der Verbrauch von reinem Diesel auf 2,7 Mio. t um 3,4 % gegenüber Vormonat stieg, sank der Beimischungsanteil auf 6,1 %, nach 6,5 % im Vormonat. Das ist aber immerhin deutlich mehr als die 4,8 % im Februar 2017.

Bioethanol

Gleichfalls abgesackt, ist der Verbrauch an Bioethanol im Ottokraftstoff und im ETBE. Der Verbrauch von Bioethanol lag im Februar 2018 bei 88.500 t und damit 15,3 % unter der Menge vom Januar 2018. Aber im Vergleich zum Vorjahresmonat wurden 14,6 % mehr verwendet. Das kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Beimischungsanteil auch beim Bioethanol gegenüber Vormonat geschrumpft ist, auch wenn im Februar 2018 mit 1,33 Mio. t rund 1,5 % weniger reiner Ottokraftstoff verwendet wurde als im Vormonat. Das macht einen Anteil von 6,3 % Bioethanol, deutlich weniger als die 7,2 % im Januar 2018.

Schlaglichter

Raps braucht den Biodieselmkt

Wolfgang Vogel: Dumpingimporte gefährden europäischen Rapsanbau



Die UFOP sieht die Perspektive des europäischen Rapsanbaus akut gefährdet. „Die Dumpingimporte aus Argentinien und Indonesien werden zur Existenzfrage für die europäischen Rapsproduzenten“, so der Vorsitzende der UFOP, Wolfgang Vogel. Die von europäischen Biodieselherstellern vorgenommenen Stilllegungen und Produktionskürzungen werden den Mengen- und Preisdruck auf dem Markt für Rapsöl und Rapssaat weiter erhöhen.

Der Ölanteil von über 40 Prozent an der Rapssaat sei der wichtigste Faktor für die Erzeugerpreisbildung und liege mit zuletzt 640 EUR je Tonne rund 100 EUR je Tonne unter Vorjahresniveau, betonte der UFOP-Vorsitzende. Mit durchschnittlich 6 Mio. von insgesamt etwa 12 Mio. Tonnen ist Rapsöl

der wichtigste Rohstoff der europäischen Biodieselindustrie. Dies entspricht in etwa einer Fläche von 4 Mio. Hektar der insgesamt etwa 6,5 Mio. Hektar Rapsanbau in der EU 28. Der Nachfragerückgang der Biodieselindustrie komme über die Ölmühlen beim Agrarhandel und schließlich bei den Erzeugern an, so der UFOP-Vorsitzende.

Als absolut widersprüchlich bewertete Vogel das aktuelle Politikgeschehen. EU-Kommission und Europäisches Parlament wollen die Biokraftstoffproduktion aus Anbaubiomasse ab 2021 unverhältnismäßig reduzieren. Eine Bedarfslücke für den europäischen Raps könnte nur dann entstehen, wenn Palmöl gemäß des Beschlusses des EU-Parlamentes verboten würde. Dem stellt sich aber die EU-Kommission entgegen. Andererseits sind sich beide Institutionen bei der Frage der sogenannten indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC) einig, außer bei der Anrechnung der iLUC-Faktoren.

Gleichzeitig werde eine europäische Eiweißpflanzenstrategie entwickelt, ohne für den Raps als der mit Abstand wichtigsten europäischen gentechnikfreien Eiweißquelle einen Sonderstatus einzuräumen. Die EU-

Kommission wie auch die Mitgliedsstaaten sind offensichtlich nicht handlungsfähig, die erwarteten Dumpingimporte von geschätzten 3 bis 5 Mio. Tonnen aus Argentinien und Indonesien als Ergebnis unfairer Handelspraktiken zeitnah zu unterbinden, kritisierte Vogel. Die Politik biete keine alternativen Absatzoptionen an. Auch der Getreideanbau sei schon längst an seiner ökonomischen Schmerzgrenze angekommen. Überschüsse bestimmten global die Preisbildung. Nur von Blühstreifen alleine könne der europäische Ackerbau nicht leben, stellte Vogel fest.

Nur mit einer ambitionierteren Biokraftstoffpolitik könnten die Märkte preiswirksam stabilisiert und ein messbarer Beitrag zur Dekarbonisierung der Kraftstoffe und damit des Verkehrssektors geleistet werden. Die Dumpingmaßnahmen von Argentinien und Indonesien müssten auch auf ihre „Nachhaltigkeit“ und ihre negativen Auswirkungen hin bewertet werden, forderte Vogel. Biodiesel ist über den gesamten Erzeugungsweg gesehen ein sensibles Produkt, wie alle landwirtschaftlichen Produkte. Dumpingexporte erzeugen Verlierer nicht nur im Zielland der Warenlieferung, sondern auch unter den Landwirten im Herkunftsland.

Trotz Marktdruck – AGQM Biodieselqualität in 2017 weiter verbessert

Die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM) veröffentlicht den Qualitätsbericht 2017 aus den Ergebnissen der regelmäßig durchgeführten unangekündigten Beprobung bei Herstellern und Lagerbetreibern. Im Jahr 2017 führte die AGQM drei ordentliche Beprobungskampagnen bei ihren Mitgliedern durch. Es wurden 53 Proben genommen und 1.060 Parameter analysiert. Alle Proben erfüllten die Anforderungen der DIN EN 14214 bzw. die strengeren AGQM-Anforderungen. Es wurden lediglich 14 Grenzwertverletzungen

festgestellt, die aber noch innerhalb der Präzision der entsprechenden Methode lagen. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr eine signifikante Verbesserung, hier hatte es drei Grenzwertverletzungen außerhalb der Methodenpräzision gegeben.

Besonders erfreulich sind die Ergebnisse für die von der Automobilindustrie als kritisch eingestuften Parameter. Für die Alkalimetalle Natrium und Kalium liegen alle gemessenen Werte deutlich unter 3 mg/kg (Grenzwert Na+K max. 5 mg/kg), für die

Erdalkalimetalle Magnesium und Calcium sogar deutlich unter der Bestimmungsgrenze von 1 mg/kg. Beim Phosphorgehalt liegen bis auf zwei Ausnahmen alle Proben unterhalb von 0,5 mg/kg.

Den detaillierten Qualitätsbericht über die Beprobung der Hersteller und Lagerbetreiber 2017 sowie ein Informationsblatt mit den Durchschnittswerten der einzelnen Parameter finden Sie im Bereich „Qualität“ auf der Homepage der AGQM.

Schlaglichter

VDB: Unfaire Dumpingimporte führen zum Ruin der europäischen Biodieselindustrie

Die deutsche und europäische Biodieselindustrie steht vor einer wirtschaftlichen Katastrophe. Grund hierfür ist importierter Biodiesel aus Argentinien und Indonesien, der von den dortigen Regierungen mit unfairen Handelspraktiken gefördert wird. In den letzten Wochen mussten deshalb bereits drei deutsche Biodieselwerke ihre Produktion drosseln oder gänzlich einstellen. Durch die staatliche Förderung können argentinische und indonesische Hersteller ihren Biodiesel zum Preis des Rohstoffs in Europa anbieten. „Die ruinösen Handelspraktiken müssen umgehend beendet werden – entweder auf politischem oder auf rechtlichem Wege“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Bio-kraftstoffindustrie (VDB). Von den rund 25 deutschen Biodieselproduzenten sind bisher Werke in Mainz, Mannheim und Marl von Produktionskürzungen und -einstellungen betroffen. Damit stehen auch die Landwirte vor Problemen, die Raps als Rohstoff für die Biodieselerstellung an diese Unternehmen liefern. „Es geht hier nicht nur um einige wenige Standorte der Biodieselerzeugung, sondern es geht um eine weitverzweigte Branche. Wenn die deutsche Biodieselindustrie in die Knie geht, bedeutet das auch massive Verluste für Ölmühlen und Landwirte in ganz Deutschland“, sagte Baumann. Zwar

hat die Europäische Kommission ein Anti-Subventionsverfahren eingeleitet. Dies wird aber voraussichtlich erst im Herbst diesen Jahres dazu führen, dass Importe mit Anti-Subventionszöllen belegt werden. Bis dahin fordert der Verband kurzfristige Schutzmaßnahmen und zumindest eine Registrierung der Importe, um diese rückwirkend mit Zöllen belegen zu können. „Wie viele Biodieselproduzenten ohne wirksamen Außenschutz in Konkurs gehen, bleibt abzuwarten“, sagte Baumann.

Argentinien nutzt zur Förderung seiner Biodieselerzeugung ein System differenzierter Exportsteuern (differential export taxes, DETs). Dabei belegt das Land Soja als Rohstoff für die Biodieselerzeugung mit Exportsteuern in Höhe von etwa 25 Prozent, so dass eine Ausfuhr nicht wirtschaftlich ist. Gleichzeitig hält dies die Sojapreise innerhalb Argentiniens auf einem künstlich niedrigen Niveau, etwa ein Viertel unter dem Weltmarktpreis. Dagegen liegen die Exportzölle auf das Endprodukt Biodiesel nur bei rund 8 Prozent. Folglich können die heimischen Verarbeiter die Rohstoffe für die Biodieselerzeugung im Vergleich zum Weltmarkt zu drastisch günstigeren Preisen beziehen. Argentinischer Biodiesel aus Soja ist deshalb in Europa etwa 70 Dollar billiger als

hierzulande aus Raps produzierter Biodiesel. Bei einer üblichen Schiffsladung von 30.000 t ist das Geschäft für den Käufer also etwa 2,1 Mio. Dollar billiger, wenn er argentinischen Biodiesel kauft. Nach diesem System verfährt auch Indonesien mit seinem Biodiesel aus Palmöl.

Die Europäische Kommission hatte im Jahr 2013 gegen diese Marktverzerrung Anti-Dumpingzölle auf Biodiesel aus Argentinien und Indonesien erhoben. Dagegen klagten beide Staaten. Da diese unfairen Förderpraktiken bisher nicht welthandels- oder europarechtlich geregelt waren, unterlag die Europäische Kommission in dem Verfahren, so dass seit dem Spätsommer des vergangenen Jahres Biodiesel aus Argentinien und Indonesien wieder ungehindert nach Europa strömt. „Wir befürchten, dass im Jahr 2018 etwa drei Millionen Tonnen Dumping-Biodiesel aus Argentinien und Indonesien nach Europa kommen. Bei einer europäischen Produktion von rund 12 Millionen Tonnen im Jahr 2017 bedeutet dies, dass ein Viertel des Marktes durch unfairen Handel verloren geht“, sagte Baumann. Zudem beeinflussen die unlauteren Importe nach seinen Angaben die Preisgestaltung für Biodiesel insgesamt, so dass eine auskömmliche Produktion in Europa unmöglich gemacht wird.

BDB^e: Klimaschutzpotenzial von nachhaltigem Bioethanol aus Dtl. stärker nutzen

Norbert Schindler, Vorsitzender des BDB^e, fordert nachdrücklich ein ambitionierteres Vorgehen der Politik, damit technologieoffen alle Möglichkeiten zur Senkung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs genutzt werden: „Bioethanol hat – durch die BLE amtlich festgestellt – im Jahr 2016 die CO₂-Emissionen gegenüber fossilem Benzin um 75,4 Prozent gesenkt. Dies kommt der Umwelt aber nur begrenzt zugute, weil die Verpflichtung der Mineralölunternehmen zur Senkung der CO₂-Emissionen aller Kraftstoffe unverändert 4,0 Prozent (THG-Quote)

beträgt. Daher kann und muss die erst ab 2020 geltende Anhebung der CO₂-Minderung auf 6,0 Prozent auf das Jahr 2019 vorgezogen und ab 2020 auf mindestens 8,0 Prozent erhöht werden. Nur so können die klimaschädlichen Emissionen der derzeit mehr als 30 Mio. zugelassenen Autos mit Benzinmotoren deutlich gesenkt werden.“ Schindler führt weiter aus: „Die Mineralölwirtschaft hat bislang wegen der niedrigen THG-Quote von nur 4,0 Prozent keinen Anreiz, die für deutsches Bioethanol amtlich festgestellte hohe CO₂-Minderung stärker

im Markt zu realisieren. Mit einem wachsenden Marktanteil von Super E10 können auch in Deutschland die CO₂-Emissionen von Benzin deutlich stärker gesenkt werden. Dies zeigen die Beispiele Frankreich und Belgien, wo die Autofahrer bei Super E10 von einem attraktiven Preisvorteil von mindestens 6 ct pro Liter profitieren. Dies wäre auch im größten Kraftstoffmarkt der EU, in Deutschland, zielführend. In Deutschland liegt der Preisvorteil bei nur 2 ct pro Liter.“

Schlaglichter

Universität Rostock: Marktchancen von Biokraftstoffen für Non-Road Motoren

Der Lehrstuhl für Kolbenmaschinen und Verbrennungsmotoren der Universität Rostock stellt sich seit Jahren der Herausforderung durch Forschungsarbeiten den Weg zum klimaneutralen Verbrennungsmotor zu beschreiben. Die Richtigkeit und Dringlichkeit der Klimaziele und die daraus resultierende Notwendigkeit der Treibhausgas (THG)-Reduzierung machen es erforderlich, dass alle bereits heute zur Verfügung stehenden Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung konsequent genutzt werden. Insbesondere zertifizierte Biokraftstoffe haben ein ganz erhebliches Potential durch ihren Einsatz THG-Einsparungen von bis zu 71 Prozent zu erzielen. Es gibt aktuell keine in diesem Umfang am Markt verfügbaren Kraftstoffe oder erneuerbare Energiequellen, um Kraftstoffe bzw. Antriebe und schließlich den Verkehr, einschließlich off-road-Anwendungen klimafreundlicher zu gestalten. Viele der aktuell im Zentrum der öffentlichen und politischen Debatte stehenden Lösungsansätze wie E-Mobilität und E-Fuels bieten ein enormes zukünftiges Potential, können aber weder heute noch in unmittelbarer Zukunft einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten. Der Lehrstuhl bedauert daher, dass die generelle Notwendigkeit von kontinuierlichen Forschungsaktivitäten im Bereich von nachhaltigen Bio-Kraftstoffen immer wieder in Frage gestellt wird.

Im Rahmen der dringend erforderlichen zeitnah wirksamen und nachhaltigen Reduzierung von CO₂-Emissionen sind kontinuierliche Forschungsarbeiten z.B. auf dem Gebiet des Einsatzes von Biodiesel in Landmaschinen aus mehreren Gründen notwendig:

Grundsätzlich besitzen Biokraftstoffe wie Biodiesel oder Rapsölkraftstoff eine dem fossilen Diesel vergleichbare Energiedichte und erfüllen damit die Anforderung nach dem Leistungsanspruch für Feldarbeiten.

Die technische Schwelle für die Dekarbonisierung der off-road-Bereiche Land- und Forst- sowie der Bauwirtschaft ist im Vergleich zu anderen Alternativen niedrig.

Des Weiteren erfordern die strengeren Abgasnormen eine moderne, auf das System abgestimmte Abgasnachbehandlung (AGN). Das AGN-System für aktuelle Abgasstufe EU IV, bestehend aus DOC, DPF, SCR und ASC muss ebenfalls mit dem Kraftstoff und dem Belastungsprofil erprobt, die Einhaltung der Grenzwerte belegt und die Dauerhaltbarkeit abgesichert werden. Ein Schwerpunkt eines aktuell am Lehrstuhl erfolgreich abgeschlossenen Forschungsprojektes war daher die Absicherung des AGN-Systems gegen Vergiftung der Katalysatoren durch im Kraftstoff enthaltene Bestandteile wie Phosphor, Natrium, Kalium, Calcium, Magnesium, usw. Um Ablagerungs- und Vergiftungsvorgänge exakt zu erfassen und fundiert zu beschreiben sind vertiefte wissenschaftliche Untersuchungen der Veränderungen an den aktiven Katalysatoroberflächen durchgeführt worden. Weiterhin sind kontinuierliche und aktive DPF-Regenerationen (CRT-Effekt / Stand Still Modi) für den neuen Kraftstoff belegt worden.

Diese Nachweise müssen für jede Motorgeneration sowie jeden genormten Kraftstoff neu erbracht werden. Für die nächste Abgasstufe EU V muss zusätzlich jeder Kraftstoff und somit auch Biodiesel und entsprechende Biodieselblends (z.B. B20/B30) getestet und hinsichtlich der Auswirkungen auf das Abgasnachbehandlungssystem und die Abgasemissionen im Life Cycle untersucht werden. Zusätzlich ist dann eine Typprüfung für jede Motorbauweise erforderlich.

Die wesentliche Motivation für das Forschungsprojekt war die Auswirkung von Biodiesel auf die Abgasnachbehandlung,

die aufgrund der sehr strengen Abgasgesetzgebung für mobile Arbeitsmaschinen nun wie bei Nutzfahrzeugen auch verpflichtend ist. DEUTZ hat aufgrund der Ergebnisse in Rostock nun als erster Hersteller seine Landmaschinen- und Industriemotoren der aktuell anzuwendenden Abgasstufe EU IV für Biodiesel freigegeben. Andere große Motorenhersteller halten sich damit zurzeit zurück. So hat zum Beispiel die Firma CNH Industrial auf der Tagung „Kraftstoffe der Zukunft“ Bedenken bezüglich Vergiftungserscheinungen des Abgasnachbehandlungssystems und damit noch keine Freigabe für Biodiesel erteilt. Diese Problematik konnte im Rahmen des Projekts widerlegt werden. Der Lehrstuhl bedankt sich daher ausdrücklich beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, der UFOP e.V. und der AGQM e.V. für die Förderung dieses Forschungsprojekts und vorangegangener Projekte.

Der Vorteil bei der Nutzung von Biodiesel ist, dass dieser im Gegensatz zu vielen anderen alternativen Kraftstoffen bereits genormt ist. Außerdem ist Biodiesel europaweit in großen Mengen verfügbar und aufgrund seines Flammpunkts von über 55°C einfach und sicher zu handhaben. Durch die AGQM konnte gezeigt werden, dass die Biodieselqualität in Deutschland auf sehr hohem Niveau ist. Daher können die Ergebnisse des Projektes sehr zeitnah (vor 2020) zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitragen. Europäischer Biodiesel hat eine zertifizierte THG-Minderung von 71 Prozent gegenüber fossilem Dieselmotorkraftstoff und ist damit die aktuell effektivste verfügbare Lösung zur Senkung der THG-Emissionen.

Prof. Dr.-Ing. Bert Buchholz
Lehrstuhl für Kolbenmaschinen und
Verbrennungsmotoren
Universität Rostock

Schlaglichter

DBFZ: Im Verkehrssektor droht das Scheitern des Klimaziels für 2030

Im Rahmen des diesjährigen Biokraftstoff-Fachgespräches (19.04.) haben Leipziger Forscher mit Entscheidungsträgern aus der Politik und hochrangigen Vertretern der Biokraftstoffbranche über das Klimaziel im Verkehrssektor bis 2030 diskutiert. Ergebnis: Die Vorgaben der EU bleiben deutlich hinter den hohen Zielen der Bundesregierung zurück. Diese strebt für 2030 eine Reduktion der Klimagase um 40–42 Prozent gegenüber 1990 an.

Der nationale Klimaschutzplan sieht vor, bis zum Jahr 2030 mehr als 40 Prozent der Klimagase im Verkehrssektor zu reduzieren. Gleichzeitig wird prognostiziert, dass der Güter- und Personenverkehr signifikant zunehmen wird. Auf EU-Ebene ist derzeit die Änderung der maßgebenden Richtlinie in Vorbereitung und Abstimmung. Beim 13. Leipziger Biokraftstoff-Fachgespräch am 19. April 2018 haben Vertreter der verantwortlichen Bundesministerien (BMEL, BMVI und BMWi) den zu erwartenden politischen Rahmen und damit die Entwicklungsperspektiven für konventionelle und fortschrittliche Biokraftstoffe für den Zeitraum bis

2030 vorgestellt. Im Anschluss erörterten Vertreter aus Forschung und Praxis (Verbio AG, Clariant, CropEnergies AG, dena und DBFZ), moderiert durch die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR), im Rahmen einer Podiumsdiskussion die technischen Möglichkeiten und begleitenden Herausforderungen.

Im Rahmen der Diskussion zeigte sich, dass mittels der derzeit diskutierten EU-Ziele für erneuerbare Energien im Verkehr die deutschen Klimaziele bei weitem nicht erreichbar sind. Maßgeblicher Hebel für Klimaschutz im Verkehr bleiben absehbar die eingesetzten Energieträger und damit in erster Linie Biokraftstoffe. Diskutiert wurde auch das nach wie vor große und nahezu ungenutzte Potenzial für Biomethan als regenerativen Gaskraftstoff. Einigkeit herrschte zudem darüber, dass ohne die etablierten Biokraftstoffe die Implementierung sogenannter fortschrittlicher Biokraftstoffe kaum umsetzbar ist. Investitionsentscheidungen für neue Produktionsanlagen in Deutschland werden nicht nur von Marktrisiken, sondern insbesondere von klaren und verlässlichen

politischen Rahmenbedingungen bestimmt, diese fehlen aber nach wie vor. Deutsche Player investieren zunehmend im europäischen und internationalen Ausland. Bis zum Jahresende soll der EU ein Maßnahmenkatalog zur Erreichung der Klimaziele durch die Bundesregierung vorgelegt werden. Zu dessen Erarbeitung sind weitere fachliche Diskussionen mit allen Akteuren erforderlich.



BIOKRAFTSTOFF-FACHGESPRÄCH

Biokraftstoffe in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie bis 2030

19. April 2018 | DBFZ Leipzig

AEE-Dialogforum: Handlungslücke im Klimaschutz schließen – mit Biokraftstoffen?

Union und SPD haben angekündigt, die Klimaschutzquote im Verkehrssektor „weiter zu entwickeln“, um die Produktion von Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen sowie aus nachwachsenden Rohstoffen zu unterstützen. Was steckt hinter

dieser Ankündigung? Darüber diskutiert das Dialogforum der Agentur für Erneuerbare Energien, VDB sowie OVID am 13. Juni 2018 (15:00–19:00 Uhr) mit Abgeordneten der Großen Koalition und der Opposition.

Veranstaltungsort: Hotel Aquino Tagungszentrum, Hannoversche Straße 5b, 10115 Berlin

Weitere Informationen und Ihre Anmeldung hier: <https://www.unendlich-viel-energie.de/die-agentur/veranstaltungen>

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.

