

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

### ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE.....2

- Raps
- Rapsöl, Palmöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE .....3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER ..... 4ff.

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise ziehen kräftig an
- Erste Druschergebnisse bestätigen niedrige Rapsertträge
- Rapsertzeuger verkaufen kaum und erhoffen Preissteigerungen
- Handelskonflikt zwischen USA und China lässt Sojakurse abrutschen

### Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotpreise rückläufig, Rohstoff wird billiger, Nachfrage zeitweise lebhafter
- Rapsschrot wird wenig gehandelt, Ölmühlen und Mischfutterhersteller finden preislich nicht zueinander
- Rapspresskuchen folgt schwachen Schrotpreisen

### Pflanzenöle

- Rapsölpreise steigen, belebte Biodieselnachfrage und Aussicht auf schwache EU-Rapsertträge stützen
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl zuletzt zurückgenommen

### Kraftstoffe

- Biodiesel zwischenzeitlich lebhafter gekauft, Preise konnten sich befestigen
- Stark gestiegene Rohölkurse stabilisieren Mineralöldiesel

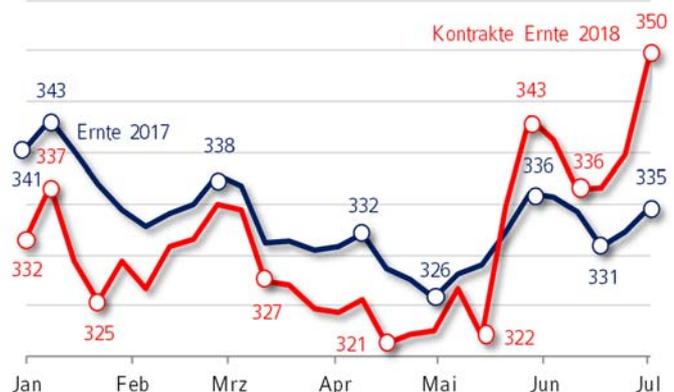
## Preistendenzen

Mittelwerte	27. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	332,28	330,92	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	357,00	344,00	↗
Rapsöl	725,00	700,00	↗
Rapsschrot	221,00	224,00	↘
Rapspresskuchen*	251,06	251,25	↘
Paris Rapskurs	359,50	351,50	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	118,85	119,95	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	126,48	127,08	↘
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	73,72	72,76	↗

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

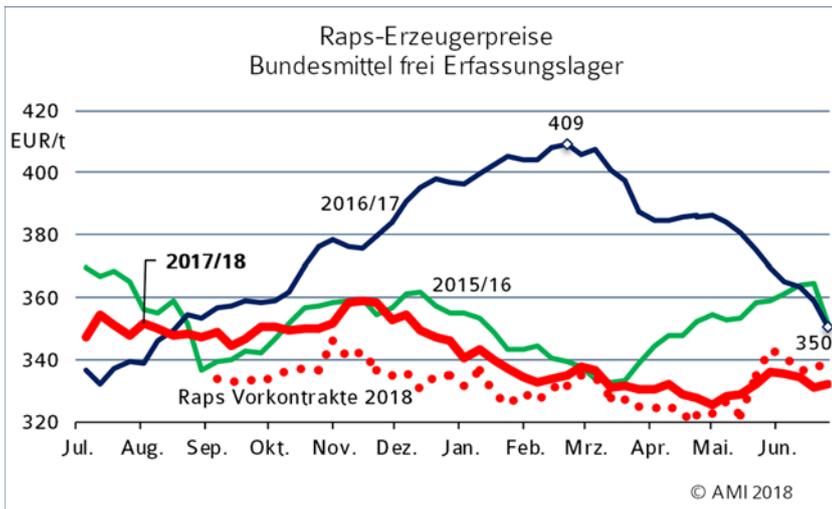
## Grafik der Woche

### Preisentwicklung Raps Erzeugerpreise in EUR/t



Quelle: AMI

# Marktpreise



## Raps

Die Raps-erzeugerpreise haben sich im Juni leicht, im Juli stark befestigt. Langsam machen sich die reduzierten Ernterwartungen bemerkbar. Im Norden und Osten Deutschlands hat die Trockenheit den Rapsbeständen schwer zugesetzt. Deutliche Ertragseinbußen werden erwartet und erste Druschergebnisse auf den leichten Standorten scheinen dies zu bestätigen. Noch sind die Ergebnisse aber nicht repräsentativ, die Haupternte bleibt abzuwarten. Raps-erzeuger verkaufen vor dem Hintergrund möglicher Ertragseinbußen kaum und setzen in den kommenden Wochen auf steigende Preise.

## Rapsöl

Die Rapsölpreise haben sich im Juni befestigt. Grund war stetige Nachfrage der Biodieselhersteller, um den kurzfristigen Bedarf der Beheimischer bedienen zu können. Zusätzlich stützten feste Rohölkurse. Auch der Anstieg der Rapskurse in Paris, aus Sorge vor einer enttäuschenden EU-Ernte 2018, hat sich auf die Forderungen für Rapsöl übertragen. Große Umsatzmengen wurde allerdings nicht gemeldet.

## Rapspresskuchen

Die Großhandelspreise für Rapspresskuchen fob Nordostdeutschland wurden zurückgenommen und bewegen sich damit in die gleiche Richtung wie derzeit alle Schrottpreise. Der Druck vom schwachen Sojamarke belastet auch die Schrot- und Kuchenpreise. Zuletzt wurden 223 EUR/t gefordert und damit 8 EUR/t weniger als noch vor einem Monat. Dennoch sind die Preise vergleichsweise hoch, denn vor einem Jahr lagen die Großhandelspreise für Rapspresskuchen zur Lieferung ab August bei 208 EUR/t.

## Kaltgepresstes Rapsöl

Dezentrale Ölmühlen haben ihre Forderungen zurückgenommen und beklagen vor allem den Einbruch der Nachfrage aus der Landwirtschaft. Das laufende Beihilfverfahren zur Genehmigung der Steuerbegünstigung (Erstattung) hat Landwirte aus der Verwendung von Rapsölkraftstoff aussteigen lassen. Die Genehmigung wurde jetzt bis 2020 erteilt. Es bleibt abzuwarten, ob ehemalige und neue Anwender motiviert werden können Rapsölkraftstoff einzusetzen.

## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 04.07.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2017 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	357	221	725	528
Vorwoche	344	224	700	523

Quelle: AMI

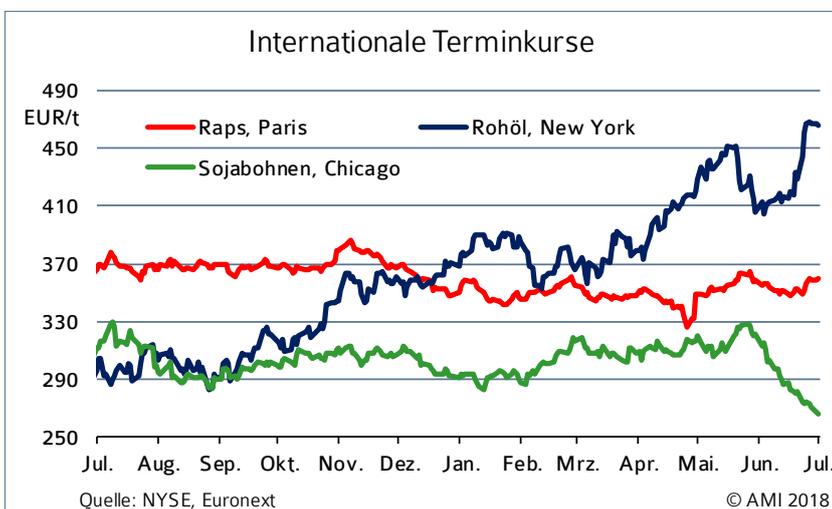
## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 19.06.2018)

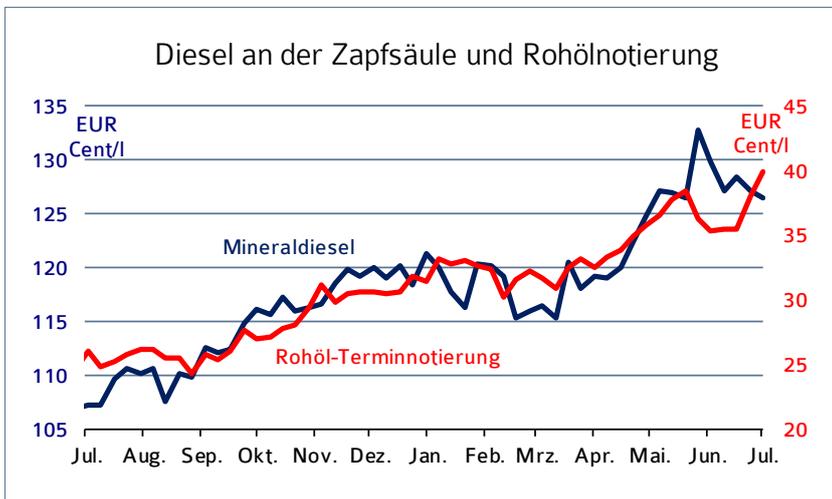
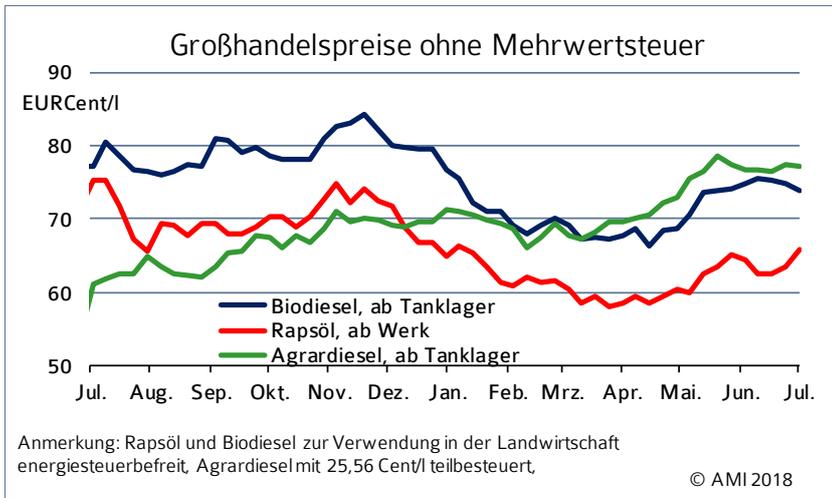
Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605
< 100 t	246-260	255-260	85,25	86,75
> 100 t	245-250	241-246	Vm: 85,50	Vm: 87,00

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



**Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018**  
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	kumuliert 2018	2017
Biodiesel Beimischung	182,3	175,9	203,3	197,8	760,0	676,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.618,0	2.700,1	2.943,2	2.977,0	11.246,2	11.692,2
Biodiesel + Diesel	2.800,3	2.876,0	3.146,5	3.174,8	12.006,2	12.368,2
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,5 %	6,2 %	6,3 %	5,5 %
Bioethanol ETBE a)	11,3	9,7	13,6	8,8	43,4	38,0
Bioethanol Beimischung	94,7	78,8	85,7	87,8	347,0	317,7
Summe Bioethanol	106,0	88,5	99,3	96,6	390,4	355,7
Ottokraftstoffe	1.344,5	1.326,1	1.454,7	1.394,0	5.484,2	5.517,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.450,5	1.414,6	1.554,0	1.490,6	5.874,6	5.872,6
Anteil Bioethanol	7,3 %	6,3 %	6,4 %	6,5 %	6,6 %	6,1 %

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Großhandelspreise

Im Juni haben sich viele Beimischer mit Biodiesel eingedeckt, das hatte die Preise zunächst steigen lassen. Zum Monatsende ebte die Nachfrage dann ab und die Großhandelspreise für Biodiesel gaben nach. Das Kaufinteresse könnte aber schnell wieder steigen, denn mit den festen Rohölkursen wächst die Wettbewerbsfähigkeit von Biodiesel.

## Tankstellenpreise

Die Rohölterminkurse sind im Juni sprunghaft gestiegen. Die sinkende Zahl aktiver US-Bohranlagen und ein starker Rückgang der US-Rohölvorräte trieben an. Auch Produktionsunterbrechungen in Libyen und Kasachstan gaben Auftrieb. Von dem starken Anstieg der internationalen Rohölkurse zeigten sich die Tankstellenpreise in Deutschland unbeeindruckt. Die Dieselpreise lagen im Schnitt zuletzt bei 126,50 EUR Cent/l und damit 2,6 % unter Vormonat.

## Verbrauch

### Biodiesel

Wie fast in jedem Jahr wurde im April weniger Biodiesel verbraucht als im Vormonat. Der Spitzenwert vom März 2018 konnte nicht wiederholt werden. Im Schnitt wurden in den vergangenen vier Monaten des laufenden Jahres 21.000 t mehr Biodiesel verbraucht als 2017. Gleichzeitig ist der Verbrauch an reinem Dieselmotorkraftstoff zurückgegangen. Insgesamt wurden 2018 bislang rund 11,2 Mio. t verwendet, fast 4 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Damit steigt der Beimischungsanteil weiter an und erreicht mit 6,3 % im Jahresdurchschnitt den höchsten Wert seit 2014.

### Bioethanol

Im April 2018 ist der Verbrauch von Bioethanol ebenfalls leicht zurückgegangen, wobei das Minus vor allem auf das Konto von Bioethanol zur ETBE-Herstellung geht. Hier wurden 36 % weniger verbraucht als noch im März 2018 und auch gegenüber 2017 ist die Menge deutlich kleiner. Demgegenüber legte die Beimischungsmenge an Bioethanol zu. Da gleichzeitig der Verbrauch von Ottokraftstoff zurückging, erreichte der Beimischungsanteil im April 2018 rund 6,5 %.

# Schlaglichter

## FNSEA vs. Total - UFOP begrüßt die Aktionen der französischen Landwirte gegen die Verwendung von Palmöl zur Biodieselherstellung

Der französische Landwirtschaftsverband FNSEA (Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles) hatte im Juni zu landesweiten Aktionen gegen den Mineralölkonzern Total aufgerufen. Anlass ist die Absicht von Total an dem Raffineriestandort La Mede etwa 0,5 Millionen Palmöl für die Herstellung von hydriertem Pflanzenöl (HVO) einzusetzen.

Angesichts der schwierigen Marktsituation für die Verarbeitung und Verwendung von Raps bzw. Rapsöl in der heimischen Ölmühlen- und Biodieselindustrie hatte die FNSEA zu diesen Aktionen aufgerufen. Dieser Termin wurde auch deshalb gewählt, weil der Energieministerrat sich über Positionen für den abschließenden Trilog zur Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) am Mittwoch in dieser Woche verständigte (siehe auch nächste Seite).

Das Europäische Parlament hatte in seiner Position für die Trilog-Verhandlungen beschlossen, dass Palmöl ab 2021 von der Verwendung im Biokraftstoffsektor für Anrechnung auf Quotenverpflichtungen ab 2021 ausgeschlossen („Palmölverbot“) wird. Die UFOP hatte mit Pressemeldungen auf die Bedeutung des Biodieselmärktes

als hingewiesen als Voraussetzung den Rapsanbau auf dem bestehenden Umfang beizubehalten. Die UFOP fordert ein Palmölverbot, solange die „iLUC-Frage“ nicht sachgerecht geklärt ist, zumal mit der Rapsverarbeitung auch die Gewinnung von gentechnikfreiem Futterprotein einhergeht. Dieser Zusatznutzen zur Vermeidung von Sojaimporten und Landnutzungsänderungen wird bis heute unzureichend anerkannt, so die Kritik der UFOP.

Die UFOP begrüßt deshalb die Aktionen der FNSEA, weil die europäischen Rapszeuger nicht „Opfer“ einer unzureichenden Umweltpolitik der EU-Kommission werden dürfen, die sie nicht zu verantworten haben. Der Schutz des Urwaldes bzw. die Rodung von Flächen, sei es in Urwaldgebieten oder in Gebieten für die Neuanpflanzung von Soja, sind nur durch stringente politische Abkommen zu verhindern. Vor diesem Hintergrund ist die Politik der EU-Kommission nicht konsequent und widersprüchlich mit Blick auf die Frage der Importzölle auf Biodiesel aus Argentinien bzw. Indonesien.

Die UFOP nimmt diese Aktion wiederholt zum Anlass, an das bereits im Dezember 2016 von der UFOP geforderte Ende der

Quotenanrechnung von Biokraftstoffen aus Palmöl in der EU, zu erinnern. Die EU-Kommission stellte zu diesem Zeitpunkt ihre Vorschläge zur Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) vor. Auch die UFOP beklagt den unzureichenden Willen der Mitgliedsländer, der Forderung des Europäischen Parlamentes für einen Ausschluss von Palmöl zu folgen. Dieser Ausschluss müsse nach Auffassung der UFOP solange bestehen bleiben, bis eine globale iLUC-Berichterstattung geschaffen und die Frage der Urwaldrodung durch geeignete politische Maßnahmen gelöst ist.

Es dürfe nicht sein, dass die Rapszeuger in Deutschland und der EU-28 für das Palmölproblem bestraft und die Vorteile des Rapsanbaus in Fruchtfolgesystemen und bei der Produktion von gentechnikfreiem Rapsschrot nicht angemessen berücksichtigt würden, unterstreicht die Union. Die UFOP erinnert mit Blick auf die im Juni 2018 voraussichtlich endenden Trilog-Verhandlungen zur RED II, dass hier auch kalkulatorisch Ansätze bestehen, dem heimischen Rohstoff als Element einer nachhaltigen Futterproteinstrategie einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.



# Schlaglichter

## Trilog stoppt den Klimaschutz im Verkehr

Der Klimaschutz und die europäische Landwirtschaft sind die Verlierer der Trilog-Verhandlungen. Zu diesem Ergebnis kommt die UFOP in einer ersten Auswertung der Beschlüsse zur Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II). Bereits mit ihrem Vorschlag im November 2016 legte die EU-Kommission den Rückwärtsgang ein in dem Bemühen, den Klimaschutz im Verkehr spürbar voranzubringen.

Aus Sicht der UFOP ist unverständlich, dass das nachhaltig verfügbare Anbaupotenzial in der Europäischen Union nicht sachgerecht berücksichtigt und genutzt wird. Seit Jahren kämpft die europäische Landwirtschaft mit strukturellen Überschüssen und einem Preisdruck an den internationalen Märkten. Dieser Druck wird sich angesichts der Beschlusslage verschärfen, befürchtet der Verband. Bedauerlich ist daher, dass das vom Europäischen Parlament gefor-

derte Palmölverbot nicht durchgesetzt wurde, stattdessen eine Mengendeckelung auf dem Verbrauchsniveau im Jahr 2019 eingeführt werden soll. Diese Menge soll bis 2030 schrittweise auslaufen.

Der Trilog-Beschluss sieht weiter vor, dass der Absatz von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf die Absatzmenge im Jahr 2020 zuzüglich eines Aufschlags von einem Prozent begrenzt wird. Jedoch gilt die bestehende Kappungsgrenze von 7% für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, so dass ein Mitgliedsstaat bei einer ambitionierteren nationalen Umsetzung in der Biokraftstoffmenge begrenzt wird. Zudem werden die Mitgliedstaaten ermächtigt in Verbindung mit der Senkung dieser Kappungsgrenze auch das im Trilog als verbindlich vereinbarte Verkehrsziel von 14 Prozent erneuerbare Energien im Verkehrssektor im Zieljahr 2030 ebenfalls zu senken. Mit der virtuellen



Anrechnung von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen mit dem Faktor zwei, der Elektromobilität mit dem Faktor vier und 1,5 für den Stromverbrauch im Schienenverkehr, werden virtuell erneuerbare Energieanteile hochgerechnet, ohne jeglichen Klimaschutzeffekt. Im Gegenteil: bedingt durch den Strommix, der nach wie vor kohlebasiert ist, wird die Nichterreichung des Klimaschutzziels sogar noch politisch gefördert. Außer Acht lässt die Politik offensichtlich den Zeitdruck zur Erfüllung der Klimaschutzziele. Ein wirksamer Klimaschutz im Verkehr wird auf die Zeit nach 2030 verschoben, dann wird es zu spät sein, erwartet die UFOP.

## VDB: Neuregelung halbiert Biokraftstoff-Absatz bis 2030

Der Absatz von herkömmlichem Biodiesel und Bioethanol aus Agrarrohstoffen wird bis 2030 halbiert, wenn die Europäische Kommission, das Parlament und der Rat ihren am 14.06. in Brüssel getroffenen Kompromiss umsetzen. Allerdings können bestimmte Kraftstoffe und Anwendungen wie die Elektromobilität auf Straße und Schiene sowie Erneuerbare Energien im Flug- und Schiffsverkehr mehrfach auf das Ziel angerechnet werden. Sie drängen damit herkömmliche Biokraftstoffe aus Agrarrohstoffen aus der Nutzung, so dass ihr möglicher Absatz nach Berechnungen des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) sinkt. Während ihr Anteil an der im Verkehr verbrauchten Energie derzeit bei rund 3,8 Prozent liegt, wird er durch die neue Richtlinie auf etwa 1,9 Prozent halbiert. Der Kompromiss werde auch nicht die Entwicklung von fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffen anreizen, so dass

die Europäische Union ihre Ziele für diese Kraftstoffe ebenfalls verfehlen werde. „Der europäische Gesetzgeber untergräbt mit dieser unzureichenden Regelung massiv das Vertrauen der Investoren. Wer sich auf die Politik verlassen und in Biokraftstoffe investiert hat, wird durch diesen dürftigen Kompromiss bitter enttäuscht“, sagte Baumann. „Niemand wird einen solchen Fehler ein zweites Mal begehen und in fortschrittliche Biokraftstoffe investieren.“

„Die überzogenen Mehrfachanrechnung für Elektromobilität in der RED II ist ein Taschenspielertrick, um die vermeintlich hohen Ziele für Erneuerbare Energien zu erreichen. Das wird aber nur auf dem Papier gelingen, in der Realität bleibt der Anteil fossiler Kraftstoffe fast unverändert“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. „Von den 14 Prozent Erneuerbaren Energien auf dem Papier bleiben nach unseren Berechnungen

in der Realität nur 7,3 Prozent übrig – die Hälfte ist also heiße Luft aufgrund der Mehrfachanrechnungen. Ein Treppwitz ist, dass die neue Richtlinie aber gar keinen Anreiz dafür geben wird, mehr Elektromobilität oder strombasierte Kraftstoffe zu nutzen“, sagte Baumann. „Für Kraftstoffe bietet die RED II kein Konzept, sondern nur Kosmetik.“

Mit der Halbierung des Absatzes von herkömmlichem Biodiesel und Bioethanol wird auch die Nachfrage nach Agrarrohstoffen aus diesem Sektor einbrechen. „Durch die neue Regelung verlieren die deutschen und europäischen Landwirte eine wichtige Einnahmequelle. Im ländlichen Raum werden zudem Arbeitsplätze abgebaut“, sagte Baumann. In Bezug auf die Nutzung von Palmöl als Rohstoff für die Biodieselproduktion sagte Baumann: „Die Begrenzung der Palmölnutzung auf dem Niveau von 2019 halten wir für einen akzeptablen politischen Kompromiss.“

# Schlaglichter

## FJRG/UFOP-Workshop zur Polarität von Kraftstoffen: Wechselwirkungseffekte bei Mischkraftstoffen im Fokus

Um das Klimaschutzziel im Verkehr 2030 erfüllen zu können, werden verschiedene Strategien verfolgt und gefördert. Gemessen an diesem Datum bestimmen neben Effizienzsteigerungen vor allem möglichst CO<sub>2</sub>-neutrale Biokraftstoffe die Strategieentwicklung in Kombination mit voll- und teilelektrischem Antrieb (Hybridisierung) die möglichst zeitnahe Dekarbonisierung des Verkehrs. Die Vermeidung von negativen Wechselwirkungseffekten, bedingt durch die zunehmend unpolare Zusammensetzung der Kraftstoffe und längere Standzeiten der Kraftstoffgemische im Fahrzeugtank, erfordern die Intensivierung der systematischen Forschungsbegleitung. Zu diesem Ergebnis kommt die Expertenrunde des Workshops „Polarität von Kraftstoffen“ zu dem die Fuels Joint Research Group (FJRG) und die UFOP eingeladen hatten. Der Workshop diente der Bestandsaufnahme der von UFOP,

der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR), der Forschungsvereinigung Verbrennungskraftmaschinen (FVV) und weiteren Projektträgern geförderten Forschungsvorhaben. Gemessen an der globalen Bedeutung stellt besonders Biodiesel als polare Komponente in unterschiedlichen Beimischungsanteilen die Kraftstoffqualitätsentwicklung und -sicherung vor besonderen Herausforderungen. Allerdings nimmt der Anteil unpolare Biokraftstoffe, wie Hydriertes Pflanzenöl (HVO) und längerfristig strombasierte regenerative Kraftstoffe (Power-to-Liquid) zu. Herausfordernd kommt hinzu, dass infolge der zunehmenden Hybridisierung der Antriebe sich die Verweilzeiten der Kraftstoffgemische im Fahrzeugtank verlängern. Vor diesem Hintergrund müsse die systematische Forschung vorausschauend intensiviert werden, um die Funktionalität der unterschiedlichen Kraftstoffgemische

bestenfalls im laufenden Fahrzeugbetrieb zu prüfen bzw. bei der Herstellung möglichst optimal zu kombinieren, so das Fazit der Workshopteilnehmer. Eine umfassende Berichterstattung über durchgeführte und noch laufende Projektvorhaben ging dieser Diskussion voraus. Eine zentrale Bedeutung nahm die Frage ein, welche funktionale Bedeutung Biodiesel nicht nur zur Sicherstellung der Schmierfähigkeit, sondern zukünftig auch als Lösungsvermittler in Kraftstoffen einnehmen kann. Die Ergebnisse der vorgestellten Projektvorhaben sind nach Auffassung der Teilnehmer nicht nur für die nationale und europäische, sondern grundsätzlich für die Kraftstoffstrategieentwicklung in allen Teilen der Welt von Bedeutung.

Alle Präsentationen der Referenten finden Sie unter [www.ufop.de/FJRG-UFOP-Workshop](http://www.ufop.de/FJRG-UFOP-Workshop).

## Freigaben-Broschüre: Zahlreiche Nutzfahrzeuge für Biodiesel freigegeben

Die neue Freigabenliste der Großmotoren- und Nutzfahrzeughersteller für den Betrieb mit Biodiesel (B20/B30/B100) wurde veröffentlicht. Eine aktuelle Umfrage unter den Herstellern von Nutzfahrzeugen belegt, dass viele Lkw, Busse und mobile Maschinen für höhere Beimischungen von Biodiesel freigegeben sind. Auch neueste Euro VI-Motoren können mit genormten Biodieselbeimischungen von 20 Prozent, 30 Prozent (B20 bzw. B30, Norm EN 16709) und reinem Biodiesel (B100, Norm EN 14214) betrieben werden.

Wie sich aus der gemeinsam von der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement (AGQM), UFOP und dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) veröffentlichten Freigabenliste ergibt, kann der Schwerlastverkehr auf der Straße zukünftig steigende Biodieselmengen einsetzen. Be-

fragt wurden 14 namhafte Nutzfahrzeug- und Großdieselmotorenhersteller von Caterpillar bis Zeppelin. Die Mineralölindustrie bringt Biodiesel üblicherweise als B7 in den Verkehr. Die neue Freigabenliste zeigt allerdings, dass Biodiesel in modernen Nutzfahrzeugen auch in höheren Beimischungen (B20, B30) und als Reinkraftstoff B100 eingesetzt werden kann. „Nachhaltig produzierter Biodiesel trägt derzeit wesentlich dazu bei, dass auch der Verkehrssektor einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die neue Liste der Fahrzeugfreigaben zeigt, dass deutlich mehr Treibhausgase eingespart werden können, wenn die vorhandenen Möglichkeiten ausgeschöpft würden“, sagte Stephan Arens,



Freigaben der  
Nutzfahrzeughersteller  
für den Betrieb mit Biodiesel (B20 | B30 | B100)



ufop



Zukunft senden.

Geschäftsführer der UFOP. Derzeit stellen Biodiesel und Bioethanol rund 90 Prozent der Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor.

Die Freigabeliste ist ab sofort auf der Webseite der UFOP unter [www.ufop.de/freigaben](http://www.ufop.de/freigaben) abrufbar. Dort finden Sie außerdem die zugehörigen technischen Rundschreiben.

# Schlaglichter

## UFOP teilt Feststellung der dena zur Bedeutung nachhaltiger Biokraftstoffe

Die UFOP begrüßt die Feststellung der Deutschen Energie-Agentur (dena) zur kurz- und mittelfristigen Bedeutung nachhaltiger Biokraftstoffe. In der vorgestellten Leitstudie unterstreicht die dena, dass für den Ersatz fossiler Energieträger zunächst vorwiegend nachhaltige Biokraftstoffe zur Verfügung stehen. Die UFOP stellt fest, dass sich Biokraftstoffe aus heimischen Rohstoffen wie Rapsöl, Getreide und Zucker infolge der hierzulande eingeführten Treibhausgas-(THG)Minderungspflicht in einem Effizienzwettbewerb behaupten müssen.

Dieser hat dazu geführt, dass mit weniger physischem Einsatz von Biokraftstoffen ein gleich hoher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann. Im Umkehrschluss stehen mehr nachhaltige Rohstoffe für mehr Klimaschutz zur Verfügung. Die jetzige Regelung zur THG-Quotenregelung in Höhe von 4 Prozent versperrt die Mobilisierung des verfügbaren nachhaltigen Rohstoff- bzw. Biokraftstoffpotenzials. Stattdessen müssen Rapsöl und Biodiesel zu Niedrigpreisen exportiert werden. Zudem sind in Deutschland zurzeit Anlagen für die Biodieselproduktion im Umfang von mehreren hunderttausend Tonnen

stillgelegt oder deren Produktionsauslastung wurde halbiert.

Die UFOP teilt die Feststellung der dena-Studie, dass Biokraftstoffe langfristig ihre Bedeutung verlieren und synthetische erneuerbare Kraftstoffe und elektrische Antriebskonzepte den erneuerbaren Mix bestimmen. Mit Blick auf die Sicherung der globalen Versorgung der Agrarmärkte und der zunehmenden Bedeutung der Biomasse zur stofflichen Nutzung für die Realisierung der Bioökonomiestrategie übernehmen herkömmliche Biokraftstoffe in diesem Sinne befristet die wichtige Brückenfunktion schon jetzt spürbar den Verkehr in den bestehenden Flotten zu dekarbonisieren. Der Biokraftstoffmarkt ist zugleich das gesetzlich vorgegebene „level-playing-field“ für die Weiterentwicklung der Zertifizierungs- und Nachweisanforderung für nachhaltig angebaute Biomasse nicht nur in der Europäischen Union, sondern auch in Drittstaaten. Die UFOP unterstreicht, dass mit Blick auf die Klimaschutzziele 2030 und 2050 das Zeitbudget umso schneller abläuft, wenn sogar das 1,5-Grad-Ziel erreicht werden soll. Von einem Generationenvertrag kann daher keine Rede sein, so dass hin-

terfragt werden muss, ob angesichts des Zeitvorlaufs für Planung und Genehmigungen sowie der anschließenden baulichen Umsetzung ein Ausbau der erforderlichen Stromtrassen und der Ladeinfrastruktur die



Zielerfüllung noch zu schaffen ist. Je nach Betroffenheit scheinen mehr bremsende statt treibende Kräfte die Geschwindigkeit der Energiewende im Verkehr zu bestimmen. Verlierer ist die Landwirtschaft.

## BEE-Positionspapier: Klare Signale für den Klimaschutz

Die UFOP vertritt den Bundesverband Bioenergie (BBE) im Fachausschuss Mobilität im Bundesverband Erneuerbare Energien (BEE). Im Rahmen eines mehrmonatigen Abstimmungsprozesses wurde das Positionspapier „Erneuerbare Energie im Mobili-

tätssektor: Die Energiewende auf die Straße bringen“ erstellt. Nachhaltige Biokraftstoffe leisten heute mit Abstand den größten Beitrag zur Treibhausgasminderung im Individual- und Wirtschaftsverkehr. Biokraftstoffe helfen somit, die Klimawirkung bestehender

Verkehre abzumildern. Der Beitrag der Biokraftstoffe muss daher gesichert und nachhaltig ausgebaut werden.

Laden Sie das Positionspapier auf [ufop.de](http://ufop.de) unter Downloads/Biodiesel herunter.

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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**

