

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 stabil, Markt ruhig
- Erzeuger spekulieren auf Preissteigerungen 2019, Ölmühlen sind teilweise bis März gut gedeckt
- Rekordsojaernte in den USA sucht Käufer
- US-Handelskonflikt mit China noch nicht beigelegt, aber es gibt Entspannungssignale

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotpreise orientieren sich fast ausschließlich am Terminmarkt, Umsätze am Kassamarkt klein aber stetig
- Preise für Rapsschrot und Rapspresskuchen kaum verändert, Nachfrage ruhig

Pflanzenöle

- Rapsölpreise zuletzt wieder fester, kaltgepresstes Rapsöl schwächelt

Kraftstoffe

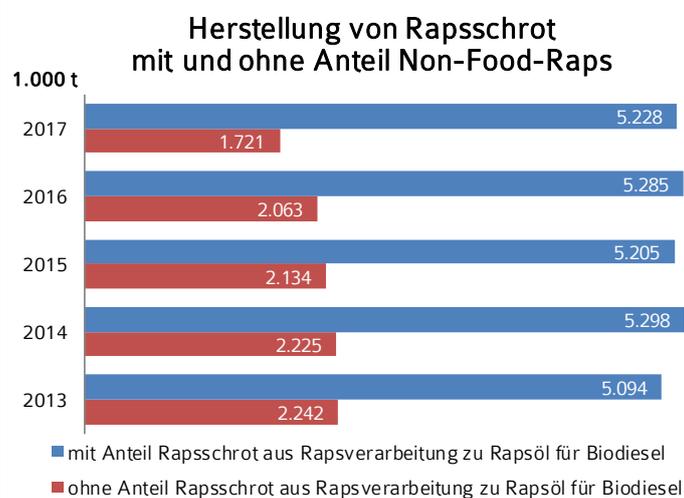
- Biodieselnachfrage im November wegen hoher Preise zunächst verhalten, zum Monatsende aber belebt
- Rohölkurse unter großem Angebotsdruck deutlich schwächer, zuletzt hat das auch die Dieselpreise sinken lassen

Preistendenzen

Mittelwerte	49. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	358,90	357,99	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	375,00	370,00	↗
Rapsöl	745,00	740,00	↗
Rapsschrot	244,00	244,00	→
Rapspresskuchen*	250,00	255,00	↘
Paris Rapskurs	372,25	370,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	132,16	130,40	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	138,84	136,61	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	52,89	50,29	↗

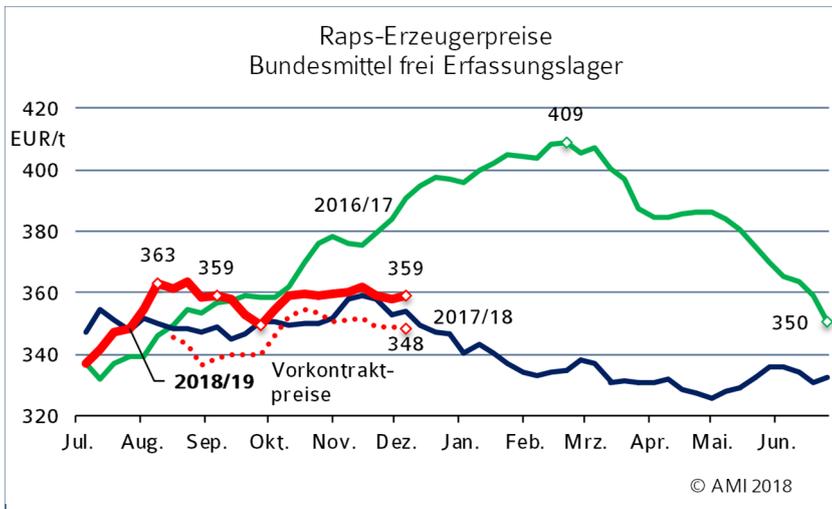
* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Grafik der Woche



Quelle: BLE, AMI

Marktpreise



Raps

Am Rapsmarkt ging es im November ruhig zu. Erzeuger zeigen sich unzufriedenen mit dem aktuellen Preisniveau von rund 360 EUR/t. Angesichts kleiner deutsche Rapsernte 2018 und einer schwachen Winterrapsaussaat für das kommende Jahr wollen sie höhere Preise sehen. Doch vom Terminmarkt kommt dafür zu wenig Unterstützung und die Ölmühlen halten ihre Prämien unverändert, weil die meisten mindestens bis Jahresende und teilweise auch für das erste Quartal 2019 gut gedeckt sind.

Rapsöl

Die Rapsölpreise zeigten sich im Monatsverlauf unentschlossen. Zunächst gerieten sie in den Sog schwächerer Palmölpreise, die ihrerseits den schwachen Vorgaben vom internationalen Markt folgten. Gegen Monatsende wurden die Forderungen für Rapsöl dann wieder etwas angehoben. Gründe dürften eine knappe Rohstoffversorgung und die belebte Nachfrage aus der Biodieselindustrie sein.

Rapspresskuchen

Die bei Ölmühlen und Handel erhobenen Preise für Rapspresskuchen waren im November unverändert zum Vormonat. Ähnlich impulslos haben sich auch die Rapsschrotpreise entwickelt. Im Monatsdurchschnitt forderten Ölmühlen 238,90 EUR/t, im Oktober waren es 235,90 EUR/t gewesen. Für Rapsschrot hatte sich der Markt Ende November aber zumindest kurzzeitig belebt, da einige Mischfutterhersteller noch Versorgungslücken zu schließen hatten, was den Preisen leichten Auftrieb verlieh.

Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe haben sich im November weiter verteuert. Agrardiesel kostet 0,8 % mehr, Diesel immerhin 1,1 % und Biodiesel deutliche 11,8 % mehr als im Vormonat. Doch davon konnten die Rapsölpreise und auch die Preise für kaltgepresstes Rapsöl der dezentralen Ölmühlen nicht profitieren, sie tendierten auf Monatsicht leicht schwächer. Dass sich Biodiesel so kräftig verteuert hat, ist vor allem auf die niedrigen Pegelstände der Flüsse zurückzuführen, wodurch sich der Transport verteuert hatte, aber auch auf die zuletzt wieder höhere Nachfrage aufgrund drängender Quotenverpflichtung 2018. Davon blieben die Preise für kaltgepresstes Rapsöl jedoch unbeeindruckt und gaben um 0,3 % leicht nach.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 05.12.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

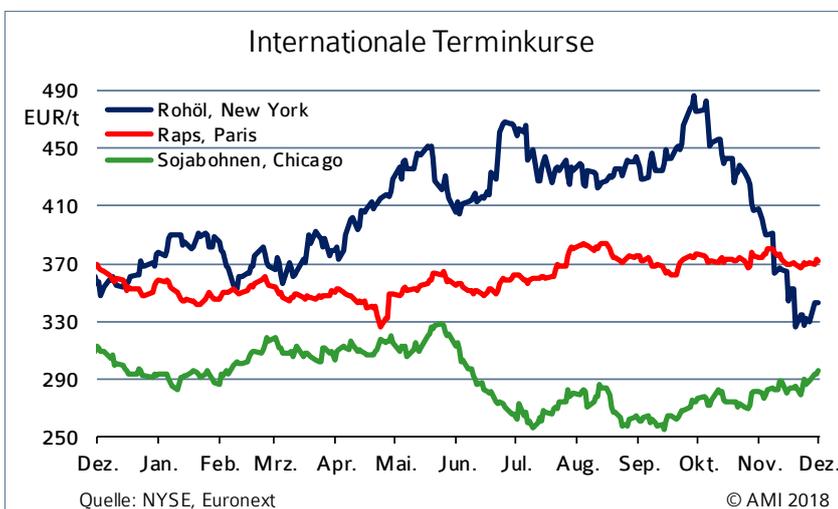
	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	375	244	745	423
Vorwoche	370	244	740	406

Quelle: AMI

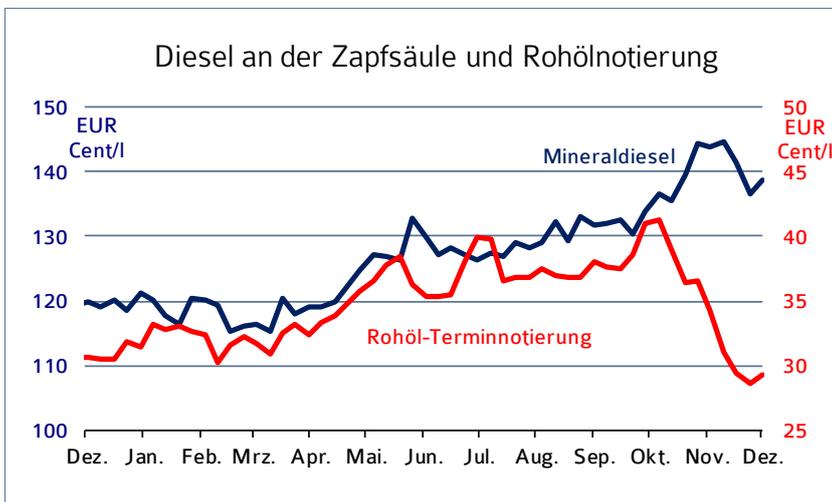
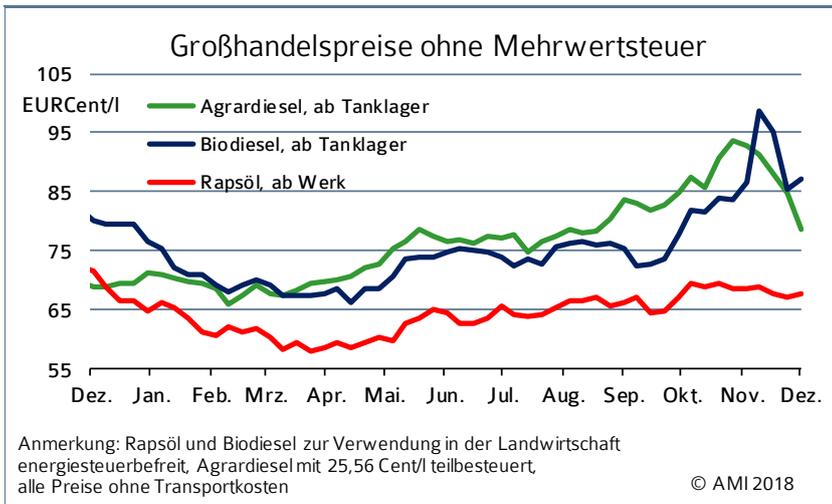
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 30.11.2018)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605
< 100 t	245-265	245-260	85,88	86,88
> 100 t	245-250	245-250	Vm: 86,13	Vm: 87,13

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



Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Im November verschärfte sich die Kleinwasserproblematik auf deutschen Flüssen und trieb die Transportkosten und damit auch die Preise für Biodiesel in die Höhe. So weit, dass die meisten Beimischer Abstand von weiteren Käufen nahmen. Jüngst sind die Pegel allerdings wieder gestiegen, was bereits leichte Preiswirkung zeigte. Deshalb, vor allem aber wegen der drängenden Erfüllung der diesjährigen Beimischungsquote, hat sich die Nachfrage, trotz immer noch hohen Preisniveaus belebt.

Tankstellenpreise

Gegen den kräftigen Preisrutsch am internationalen Rohölmarkt konnten sich die Mineraldieselpreise im Monatsverlauf zunächst gut behaupten. Während die Rohölkurse schwächer tendierten, zogen die Dieselpreise in Deutschland sogar an. Erst in der zweiten Monatshälfte konnten sie sich dem Druck nicht mehr entziehen. Hauptgrund für die fallenden Rohölnotierungen ist das massive globale Angebot.

Verbrauch

Biodiesel

Im September 2018 wurden 190.117 t Biodiesel beigemischt, das waren 10 % weniger als im Vormonat und 5 % weniger als im Vorjahr. Trotz Rückgang liegt die Gesamtmenge 2018 mit 1,79 Mio. t aber noch fast 8 % über Vorjahreswert. Der Beimischungsanteil von Bio Diesel sank im September 2018 um 0,2 Punkte

auf 6 %, dem damit niedrigsten Wert 2018. In Summe liegt die Beimischung bei 6,4 % und damit 0,7 Prozentpunkte über Vorjahr.

Bioethanol

Bioethanol wurden im September 17 % weniger beigemischt als im Vormonat. Die kumulierte Beimischung 2018 wird trotz des deutlichen Rückgangs immer noch gut 5 % über Vorjahreszeitraum beziffert. Während die Beimischung von Bioethanol im September rückläufig war, wurden 8 % mehr zur ETBE-Herstellung eingesetzt.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018 in 1.000 t											kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	2018	2017	
Biodiesel Beimischung	182,8	176,1	203,3	197,8	204,9	197,1	225,2	211,3	190,1	1.788,7	1.657,8	
Dieselpkraftstoffe	2.625,1	2.701,4	2.943,2	2.977,0	2.873,2	2.925,7	2.972,0	3.177,3	2.985,9	26.284,4	27.346,0	
Biodiesel + Diesel	2.807,9	2.877,5	3.146,5	3.174,8	3.078,2	3.122,7	3.197,1	3.388,6	3.176,1	28.073,1	29.003,8	
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,5 %	6,2 %	6,7 %	6,3 %	7,0 %	6,2 %	6,0 %	6,4 %	5,7 %	
Bioethanol ETBE a)	11,3	9,7	13,6	8,8	11,6	9,9	10,1	8,0	8,7	88,3	85,5	
Bioethanol Beimischung	94,7	78,8	85,7	87,8	95,3	93,2	94,8	101,7	84,0	816,0	776,6	
Summe Bioethanol	106,0	88,5	99,3	96,6	106,9	103,0	104,9	109,7	92,6	904,3	862,1	
Ottokraftstoffe	1.341,3	1.328,6	1.454,7	1.394,0	1.433,4	1.470,7	1.445,1	1.454,8	1.355,8	12.672,2	12.942,0	
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.447,3	1.417,1	1.554,0	1.490,6	1.540,2	1.573,7	1.550,0	1.564,5	1.448,5	13.576,5	13.804,1	
Anteil Bioethanol	7,3 %	6,2 %	6,4 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,8 %	7,0 %	6,4 %	6,7 %	6,2 %	

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Schlaglichter

UFOP fordert Bekenntnis zu nachwachsenden Rohstoffen aus Anbaubiomasse im Klimaschutzgesetz und in der Ackerbaustrategie

Angesichts der gravierenden wirtschaftlichen Folgen der trockenheitsbedingt niedrigen Erträge sieht der Vorsitzende der UFOP, Wolfgang Vogel, die Politik in der Pflicht, die wirtschaftliche Perspektive des Ackerbaus nachhaltig zu verbessern. Dies betonte er anlässlich der Pressekonferenz der UFOP zur EuroTier in Hannover. Betroffene der extremen Witterungsbedingungen seien insbesondere die Marktfuchtbetriebe, die sich zudem einem zunehmenden internationalen Marktdruck ausgesetzt sehen.

Gleichzeitig müsse und werde der Sektor Landwirtschaft seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das Klimaschutzgesetz und die darin festgelegte sektorale Verpflichtung zur Senkung des Treibhausgas-Ausstoßes um 11 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent bis 2030 stelle jedoch eine enorme Herausforderung dar. Mit Hinweis auf die vom Verband geförderten Projektvorhaben zur Optimierung der Produktionstechnik unterstrich der UFOP-Vorsitzende die Bereitschaft seiner Organisation, ihr Expertennetzwerk in die fachliche Diskussion einzubringen. Die UFOP erwarte, dass die vom Bundeslandwirtschaftsministerium für Ende 2019 angekündigte Ackerbaustrategie auch die Maßnahmen aus dem Kapitel Landwirtschaft im Klimaschutzgesetz enthalte. Hier müssten die inhaltlichen Stränge zusammengeführt werden. Zentrale Aufgabe im Ackerbau sei die Optimierung und Effi-

ziensteigerung bei der mineralischen und organischen Düngung mit Stickstoff, so der Vorsitzende. Die notwendige Diversifizierung der Fruchtfolge mit einem höheren Blattfruchtanteil müsse ein tragendes Element einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Ackerbaustrategie sein. Gleichzeitig könne mit der Produktion von Raps und Körnerleguminosen ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Sojaimporten und damit zur Optimierung der Nährstoffkreisläufe geleistet werden.

Diesen Herausforderungen könne sich die Landwirtschaft jedoch nur dann stellen, wenn auskömmliche Erzeugerpreise Investitionen in innovative Technologien im Bereich der Digitalisierung ermöglichen. Die Politik habe aber die Wirtschaftlichkeit als eine der tragenden Pfeiler der Nachhaltigkeit aus dem Blick verloren, beklagte Vogel mit Hinweis auf die problematische Situation bei der Pflanzenschutzmittel-Zulassung und auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes, infolgeder die Möglichkeit verwehrt werde, die Chancen neuer Züchtungsmethoden zu nutzen. Vogel bekräftigte die Forderung, dass die energetische Nutzung als nach wie vor wichtigste Möglichkeit der Marktentlastung und damit zur Stützung der Erzeugerpreise gerade jetzt zukunftsfähig gestaltet werden müsse. Der mit der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie beschrittene Weg, die Verwendung nachhaltig zertifizierter Anbaubio-



masse zurückzudrängen, widerspreche dem enormen Handlungsdruck im Klimaschutz. Denn im aktuellen Bericht des Weltklimarates wird hervorgehoben, dass nur noch etwa 10 bis 12 Jahre für eine deutliche Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zur Verfügung stehen, wenn das 1,5-Grad Ziel noch erreicht werden soll. Der UFOP-Vorsitzende forderte, dass sich die Politik endlich zu nachwachsenden Rohstoffen aus Anbaubiomasse bekennen müsse. Angesichts des knappen Zeitfensters müsse der Klimaschutz in allen Sektoren, insbesondere aber im Verkehrsbereich, engagiert voran gebracht werden. Vogel erneuerte die Forderung der UFOP nach einer schrittweisen Erhöhung der Treibhausgasquote bereits ab 2019 bis zu einem Wert von 16% im Jahr 2030. Nur eine ambitionierte Quotenpolitik führe zur Mobilisierung eines technologie- und rohstoffoffenen Wettbewerbes und letztlich zur Nutzung aller verfügbarer Optionen.

IRC 2019: Call for Papers – Abstract einreichen bis zum 31.01.19

Im Juni 2019 trifft sich die internationale Raps-Community: Der Internationale Rapskongress (IRC) findet zum ersten Mal seit 45 Jahren wieder in Deutschland statt – in Berlin, organisiert vom GCIRC und der UFOP. Allen Teilnehmern steht

offen, ein Abstract einzureichen und damit als Speaker auf dem Kongress z.B. neue Forschungsergebnisse oder Vermarktungsansätze zu präsentieren. Neben der Rapszucht werden auch Innovationen auf dem Biodieselmärkte sowie dessen Markt-

lage in unterschiedlichen Workshops thematisiert. Der „Call for Papers“ ist offen bis zum 31.01.19.

[Abstract einreichen](#)

Schlaglichter

Fossil und Bio – Kraftstoffforschung sichert Absatzmärkte

16. Fachkongress für erneuerbare Mobilität diskutiert aktuelle Forschungsergebnisse

Biodiesel und Bioethanol sind in Deutschland und in der Europäischen Union aktuell und in den nächsten Jahren die mit Abstand wichtigsten alternativen nachhaltigen Kraftstoffe. Allein in Deutschland betrug deren Anteil zur Treibhausgasminderung im Jahr 2017 etwa 7,7 Mio. t CO₂-Äquivalent. Auch global sind diese Biokraftstoffe die mit Abstand wichtigsten Alternativkraftstoffe zur Erreichung der nationalen Energie- und Klimaschutzziele im Verkehr. Deren stetig wachsende Bedeutung ist an den gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Beimischungsanteile in den USA, Brasilien, Argentinien sowie Malaysia und Indonesien abzulesen. Voraussetzung für den Marktzugang ist grundsätzlich die Anforderung, dass diese Biokraftstoff bzw. unterschiedlichen Kraftstoffgemische zugleich die motortechnischen und emissionsrechtlichen Anforderungen erfüllen. Vor diesem Hintergrund ist eine umfassende Biokraftstoffsystemforschung als marktbegleitende Maßnahme zwingend erforderlich, damit vorausschauend möglicherweise negative Wechselwirkungen der Kraftstoffe untereinander aber auch mit Motorenkomponenten evaluiert und beseitigt werden. Freigabeverteilungen für unterschiedliche Kraftstoffmischungen bestimmen die internationale bzw. weltweite Marktentwicklung. Während in der Europäischen Union die betroffenen Wirtschaftskreise die erforderlichen gesetzlichen emissionsrechtlichen Anforderungen umsetzen bzw. erfüllen müssen, wird andernorts durchaus politischer Druck bemüht, um Technologiekonzepte und Biokraftstoffe am Markt durchzusetzen. Ihr Markterfolg ist auch darin begründet, dass sich diese vergleichsweise problemlos in bestehende Distributionssysteme integrieren lassen



und damit zu keinen zusätzlichen Investitionskosten oder Förderbedarf aus Steuermitteln führen, gemessen an der Wasserstofftechnologie oder E-Mobilität.

Vor diesem Hintergrund müssen treibhausgasoptimierte und nachhaltige Biokraftstoffe durch eine systematische Begleitforschung nicht nur weiter-, sondern überdies auch als global wichtige Beimischungskomponente weiterentwickelt und wenn möglich Synergieeffekte untersucht werden. Gemessen an der zeitlich sehr ambitionierten Zielvorgabe kann es sich der Klimaschutz insbesondere im global stetig wachsenden Verkehrssektor nicht leisten auf bestehende und entwicklungsfähige Optionen zu verzichten. Vor diesem Hintergrund stellen Wissenschaftler im Paralleforum „Biodiesel“ des 16. internationalen Fachkongresses“ ausgewählte Forschungsthemen und Ergebnisse vor, moderiert von Prof. Dr. Jürgen Krahl, Vorsitzender der UFOP-Fachkommission Biokraftstoffe und Nachwachsende Rohstoffe. Prof. Dr. Thomas Garbe, Volkswagen AG, erläutert in seinem Vortrag die Bedeutung von Biodiesel als Teil der Lösung bei zukünftigen Mischkraftstoffen. Im Fokus steht Oxymethylenether (OME), ein erneuerbarer Kraftstoff, der langfristig eine wachsende Rolle im erneuerbaren Kraftstoffmix spielen könnte.

Martin Kortschak vom Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg (TAC), stellt den Einfluss

von Biokraftstoffen auf die Emissionen im Zusammenhang mit dem sogenannten RDE-Test (Real Driving Emission) vor als sinnvolles Werkzeug für die Kraftstoffentwicklung. Prof. Dr. Lukas Möltner, MCI Management Center Innsbruck, erläutert die Auswirkungen der Alterung von Biodiesel auf Oxidationsmechanismen und motorische Verwertbarkeit und in die erforderlichen Gegenmaßnahmen. Welche Bedeutung das Alterungsverhalten verschiedener Otto- und Dieselmischungen für Black in-hybrid-Weges haben kann, stellt Anja Singer vom TAC Coburg in ihrem Vortrag vor. Im Lichte der internationalen Bedeutung von Biodiesel und Bioethanol ist zu betonen, dass diese Forschungsergebnisse nicht nur für den deutschen und europäischen Markt, sondern vom globalen Interesse sind, weil die motorischen Anforderungen durch den Fahrzeugwechsel naturgemäß auch in wichtigen Produktions- und Anwendungsländern in Nord- und Südamerika sowie im asiatischen Raum steigen. Der Fachkongress richtet sich daher an alle an der Vermarktung sowie der Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Biokraftstoffproduktion und Anwendung interessierten internationalen Forschungs- und Wirtschaftskreise. Der Kongress bietet die ideale Plattform in diesem Sinne Wissenschaft und Wirtschaft zusammenzubringen.

Weitere Informationen zum Kongress: www.kraftstoffe-der-zukunft.com

Schlaglichter

Europäisches Parlament bestätigt wenig ambitionierte Klimaschutz-Vorgaben zu Lasten der EU-Landwirtschaft

Das Europäische Parlament hat formell den Ergebnissen des Trilog-Verfahrens zur Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie zugestimmt. Die UFOP erneuert ihre kritische Position zu der Beschlusslage, dem in Kürze auch der EU-Ministerrat folgen wird. Der Klimaschutz im Verkehrssektor und die europäische Landwirtschaft seien die Verlierer. Der Verband stellt fest, dass das nachhaltig verfügbare Anbaupotenzial in der Europäischen Union nicht sachgerecht berücksichtigt und genutzt wird. Seit Jahren kämpft die europäische Landwirtschaft mit Überschüssen und einem Preisdruck an den internationalen Märkten. Dieser Druck wird sich angesichts der Beschlusslage verschärfen, weil Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse wie Raps, Getreide usw. auf dem Absatzniveau im Jahr 2020 limitiert werden. Die

UFOP hinterfragt zudem, ob der Beschluss tatsächlich umgesetzt wird, Palmöl als Rohstoff bis Ende 2030 auslaufen zu lassen. Stattdessen droht dieses Instrument handelspolitischen Interessen geopfert zu werden, sollte Indonesien die Drohung wahrnehmen, in der EU keine Flugzeuge mehr zu ordern. Unbeeindruckt zeigt sich auch der Mineralölkonzern Total, der angekündigt hatte, am Raffineriestandort La Mede mit einer Kapazität von 500.000 t hydriertes Pflanzenöl überwiegend aus Palmöl herzustellen. Infolge von Demonstrationen französischer Bauern stellte Total schließlich einen Rohstoffanteil von 50.000 t Rapsöl in Aussicht. Der Beschluss sieht überdies vor, dass die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, das Verkehrsziel von 14% erneuerbare Energien im Verkehrssektor in gleicher Höhe zu senken, wie sie

die Kappungsgrenze für Anbaubiomasse absenken. Dabei ist bereits die Erhöhung von 10% auf 14% alles andere als ambitioniert, um das Klimaschutzziel im Verkehrssektor erreichen zu können. Hinzukomme, dass mit der virtuellen Mehrfach-Anrechnung von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen (2-fach), der Elektromobilität (4-fach) und für den Stromverbrauch im Schienenverkehr (1,5-fach) der physische Beitrag zum Klimaschutz gesetzlich gesenkt werde. Wie dieser förderpolitische Ansatz mit den Klimaschutzzvorgaben zu vereinbaren ist, die die Mitgliedsstaaten bis Ende 2019 im Rahmen der nationalen Klima- und Energiepläne vorlegen müssen, bleibe ein Rätsel, so die UFOP. Ambitionierter Klimaschutz, dem zudem laut Bericht des Weltklimarates die Zeit geradezu davon läuft, sehe anders aus.

BDB^e: THG-Quote für Benzin und Diesel verschärfen

Der Beschluss des Bundeskabinetts zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), mit dem u.a. die Verhältnismäßigkeit flächendeckender Diesel-Fahrverbote gesetzlich definiert werden soll, ist nach Ansicht des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) nicht ausreichend für mehr Klima- und Umweltschutz im Verkehr. Entsprechende Gesetzesänderungen sollten nicht nur auf Stickstoffdioxidemissionen abzielen, sondern auf die Minderung aller verkehrsbedingten Emissionen. Der BDB^e fordert daher eine zügige Anhebung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) für alle in Verkehr gebrachten Kraftstoffe. Der Beschluss der Bundesregierung setzt die Koalitionseinigung über das Konzept für „Saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ vom Oktober 2018 um. Durch eine Änderung des BImSchG sollen

bundeseinheitliche Regeln für Verkehrsbeschränkungen aufgrund von überschrittenen NO₂-Grenzwerten für Dieselfahrzeuge geschaffen werden. Diese Maßnahme ist nach Ansicht des BDB^e jedoch nicht geeignet, insgesamt für bessere Luftqualität zu sorgen. Um wirksame Anreize zur Erreichung der nationalen und internationalen Umwelt- und Klimaziele im Verkehr zu setzen, fordert der BDB^e die zügige Anhebung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) nach § 37a BImSchG. Der für das Jahr 2020 geplante Anstieg der THG-Quote von derzeit 4,0 auf 6,0% sollte bereits ab 2019 erfolgen und die Quote ab 2020 weiter erhöht werden. Norbert Schindler, Vorsitzender des BDB^e, begründet die Forderung mit der stetigen Verbesserung der Treibhausgasbilanz von zertifiziert nachhaltigen Biokraftstoffen in Deutschland: „Biokraftstoffe haben in den letzten Jahren ihr Potenzial zur Minderung

des Treibhausgases CO₂ deutlich gesteigert. Lag die Emissionseinsparung gegenüber fossilen Kraftstoffen im Jahr 2016 noch bei 70%, stieg sie bis 2017 auf über 81%. Folglich müssen die Mineralölgesellschaften bei gleichbleibendem Verbrauch von Benzin und Diesel immer weniger Biokraftstoffe beimischen. Durch eine vorgezogene und stufenweise weitere Anhebung der THG-Quote könnten problemlos noch mehr verkehrsbedingte Emissionen vermieden werden. Bei den jetzt anstehenden parlamentarischen Beratungen der auf den Weg gebrachten Änderung des BImSchG sollte insgesamt mehr für den Klima- und Umweltschutz im Verkehr getan werden. Eine Anhebung der THG-Quote hilft kurzfristig den CO₂-Ausstoß von über 56 Millionen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu senken und sorgt damit schnell für mehr Klimaschutz im Verkehr“, so Schindler abschließend.

Schlaglichter

AEE: Mehr Erneuerbare im Verkehrssektor wagen

„Deutschland als Autoland kann mehr. Energiewende geht nur mit Erneuerbaren Energien, sei es mit Strom und Gas aus Erneuerbaren oder mit Biokraftstoffen“, sagte Nils Boenigk, kommissarischer Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien e.V. (AEE). Mehr als 46 Millionen in Deutschland gemeldete PKW waren im vergangenen Jahr auf den Straßen unterwegs. Der Klimaschutzplan des Bundes sieht vor, dass im Verkehr bis 2030 Emissionen um 40 bis 42% gegenüber dem Referenzjahr 1990 reduziert werden. Doch der CO₂-Ausstoß, der 2017 neu angemeldeten Autos in Deutschland war mit 127,1 Gramm pro Kilometer sogar der höchste Wert in ganz Europa, so die Europäische Umweltagentur (EEA). „Ohne ein Umdenken im Verkehr sind diese Klimaziele nur Schall und Rauch“, so Boenigk während der Konferenz.

2017 deckten die Erneuerbaren Energien am Endenergiebedarf im Straßenverkehr erst 5,2%, wobei Biokraftstoffe weiterhin den größten Anteil ausmachten. „Eine Energiewende im Straßenverkehr ist ohne Biokraftstoffe nicht denkbar. Je nach eingesetztem Rohstoff verringern Biodiesel und Bioethanol den Treibhausgasausstoß im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen um 65 bis 90%“, so Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, benötigt Deutschland neben einem massiven Hochlauf der E-Mobilität auch eine Anhebung der Treibhausgas-Quote für Kraftstoffe auf 16% im Jahr 2030, wovon Biokraftstoffe die Hälfte liefern können.“

Seit Ende 2011 hat sich die Zahl der Ladepunkte für Elektromobilität hierzulande mehr als vervierfacht. Ende Juni 2017 gab es in Deutschland bereits 10.700



Ladepunkte für Elektroautos. Die Zahl der Wasserstofftankstellen soll ebenfalls weiter ausgebaut werden. „Die Technologie für die Energiewende auf der Straße hat die Marktreife erreicht. Für alle Fahrzeugsegmente steht eine Null-Emissionslösung zur Verfügung – abhängig von Anforderungen an Fahrzeuggröße, Antriebsleistung und Reichweite eignen sich elektrische Antriebe mit Batterie oder mit Brennstoffzelle“, sagt Dr.-Ing. Klaus Bonhoff, Geschäftsführer der NOW GmbH. „Beim flächendeckenden Ausbau entsprechender Lade- und Tank-Möglichkeiten sind nicht zuletzt durch die Förderprogramme der Bundesregierung schnelle Fortschritte zu verzeichnen.“

Die Energiewende im Verkehr ist keine Einbahnstraße, wie die Erläuterungen von Dana Gruschwitz, Senior-Projektleiterin des Sozialforschungsinstituts Infas, zu aktuellen Studienergebnissen veranschaulichten. Bei allen Diskussionen dürfe der Autofahrer nicht außer Acht gelassen werden. Trotz vieler Alterna-

tiven wie Fahrrad oder Bus und U-Bahn greife beispielsweise auch der Stadtmensch weiterhin gern zum eigenen Auto. Selbstbestimmung und Ruhe seien wichtige Aspekte, die die Menschen mit ihrem eigenen Auto beziehungsweise dem Auto ihrer Eltern verbinden. „Das Auto ist der tatsächliche Ansatzpunkt, um wirklich einen großen Hebel für die Energiewende im Straßenverkehr zu betätigen“, so Gruschwitz. Denn die Beliebtheit des Autos zieht sich durch alle Altersklassen. „Wenn wir nichts tun, wird die Dominanz des Autos nicht abnehmen“, so Gruschwitz.

Die anhaltende Beliebtheit der Autos unterstreicht, dass die Energiewende im Verkehr mit den Autofahrerinnen und Autofahrern zusammen gedacht werden muss. Umso wichtiger ist ein Zusammenspiel aus Elektromobilität, Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen in Kombination mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten, um die CO₂-Emissionen im Verkehr zu verringern.

Schlaglichter

DBV: Biokraftstoffe sind Schlüssel zur Energiewende im Verkehrssektor

Im Vorfeld der UN-Klimakonferenz COP24 in Kattowitz verweist der Deutsche Bauernverband (DBV) auf die positive Klimabilanz von Biokraftstoffen. „Biokraftstoffe im Tank sind der Schlüssel zur Energiewende im Verkehrssektor. Damit trägt die Landwirtschaft schon jetzt zum Erreichen der Klimaziele bei“, sagt der Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes, Bernhard Krüsken. Biokraftstoffe produzieren laut aktuellem Evaluations- und Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) im Schnitt 81% weniger Treib-

ausgasemissionen als fossile Kraftstoffe. „Im Verkehrssektor wurden 2017 knapp 4% mehr Treibhausgase ausgestoßen als 1990. Ohne die von der Landwirtschaft produzierten Kraftstoffe wären es aber noch deutlich mehr“ betont Krüsken. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum durch nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe bereits fast 8 Mio. Tonnen CO₂ eingespart. „Dieser Beitrag muss erhalten und ausgebaut werden, auch über 2030 hinaus. Die Verkehrskommission der Bundesregierung muss dies in ihren Überlegungen berücksichtigen. Allein bis 2030

müssen laut Klimaschutzplan der Bundesregierung die Emissionen im Verkehr um 40 bis 42% sinken. Ohne Biokraftstoffe ist dies in der verbleibenden Zeit nicht zu erreichen, besonders auch im Schwerlastverkehr“, so Krüsken. „Bei unseren ambitionierten Klimazielen können wir es uns nicht leisten, diesen realen Klimaschutzbeitrag leichtfertig aufzugeben, schon gar nicht zugunsten von rein bilanziellen Rechenricks für die Mehrfachanrechnung von Strom im Verkehr“, kritisiert der DBV-Generalsekretär.

AGQM-Merkblatt: Informationen über die Kälteeigenschaften von Biodiesel

Rechtzeitig zum Beginn der kalten Jahreszeit veröffentlicht die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM) ein neues Merkblatt zu den Kälteeigenschaften von Biodiesel. Interessierten werden so alle wichtigen Informationen zum Umgang mit Biodiesel übersichtlich und prägnant zur Verfügung gestellt. Das Merkblatt „Kälteeigenschaften von Biodiesel“ gibt zunächst

Auskunft über die normativen Grundlagen und Kälte-Parameter. Anschließend wird auf unterschiedliche FAME-Typen und Fettsäuremuster eingegangen, die einen direkten Einfluss auf die Kälteeigenschaften des Biodiesels haben. Außerdem werden auch der Einfluss und die Wirkweise von Additiven beschrieben. Das aktuelle Merkblatt ergänzt die Reihe an Broschüren, die bereits über Tank und

Lagerung, Biodiesel-Analytik, Empfehlungen für Zusatzanforderungen beim Einsatz als Blendkomponente und den Transport von Biodiesel informieren. Das neue und alle bereits vorhandenen Merkblätter sind auf der Website der AGQM (www.agqm-biodiesel.de) unter dem Menüpunkt Downloads oder auf Anfrage unter info@agqm-biodiesel.de erhältlich.

Aktualisierte UFOP-Broschüre „Web-Publikationen“

In der Broschüre werden sämtliche Web-Publikationen zu Biokraftstoffpolitik/iLUC, THG-Bilanzierung, Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft sowie

Biodiesel und Rapsölkraftstoff vorgestellt. Der QR-Code ermöglicht die schnelle Ansicht der Publikation auch unterwegs. Die Broschüre (in Deutsch und Englisch)

sowie alle weiteren UFOP-Broschüren sind online abrufbar und bestellbar unter ufop.de/info.

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.

