



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

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

Kraftstoffe..... 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER..... 4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Rapskurse haben Schwäche überwunden +++ Abstand zwischen alt- und neuerntiger Ware schwindet zusehend +++ Umsätze auf Sparflamme +++ Kontrakte auf Ernte 2011 gesucht +++ Wenig zertifizierte Ware in der EU ++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Positive Sojaentwicklung in Südamerika lässt Schrotterpreise sinken +++ Rapsschrot preisschwach +++ Neue Höchstpreise für Rapspresskuchen +++

Pflanzenöle

+++ Pflanzenölkurse nach kurzer Schwäche wieder nach oben +++ Palmöl angebotsbedingt sehr preisfest +++ Rapsöl wenig gefragt +++

Biokraftstoffe

+++ Preisaufrtrieb vorerst gestoppt +++ Biodiesel Mitte Januar mit 130,7 Cent/L an Zapfsäule auf Rekordhoch +++ Preisabstand zum Diesel stabilisiert sich +++ B100-Nachfrage im November eingebrochen +++

Preistendenzen

Mittelwerte	05. KW	Vor-woche	Ten- denz
-------------	--------	-----------	--------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	489,78	489,96	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	503,00	496,00	↗
Rapsöl	1065	1040	↗
Rapsschrot	226,00	230,00	↘
Rapspress- kuchen*	257,63	233,29	↗
MATIF Raps	481,00	477,50	↗

Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	122,77	122,76	↗
Rapsölkraft- stoff*	128,88	118,08	↗

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Biodiesel	127,73	129,62	↘
Diesel	132,25	133,73	↘

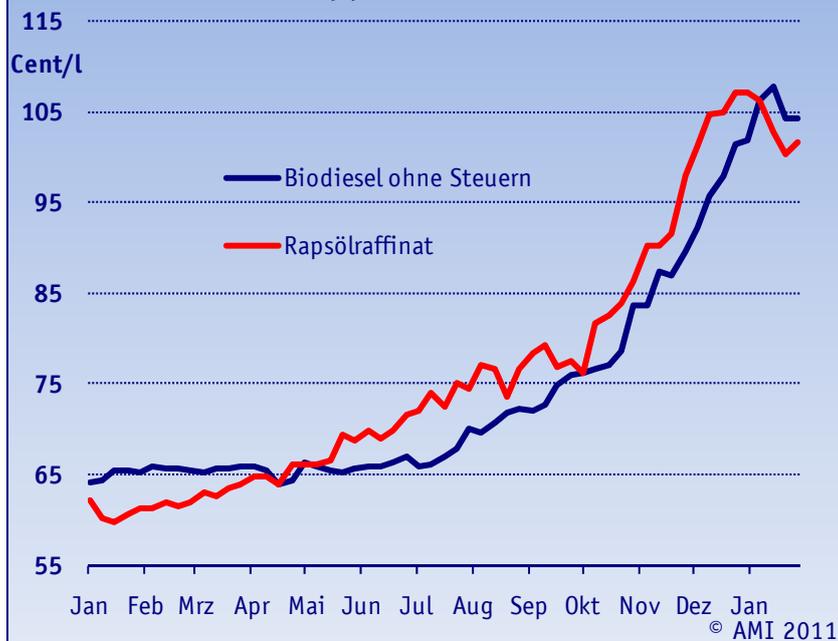
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	90,77	86,19	↗
--------------	-------	-------	---

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche

Knappe Kalkulation



Impressum

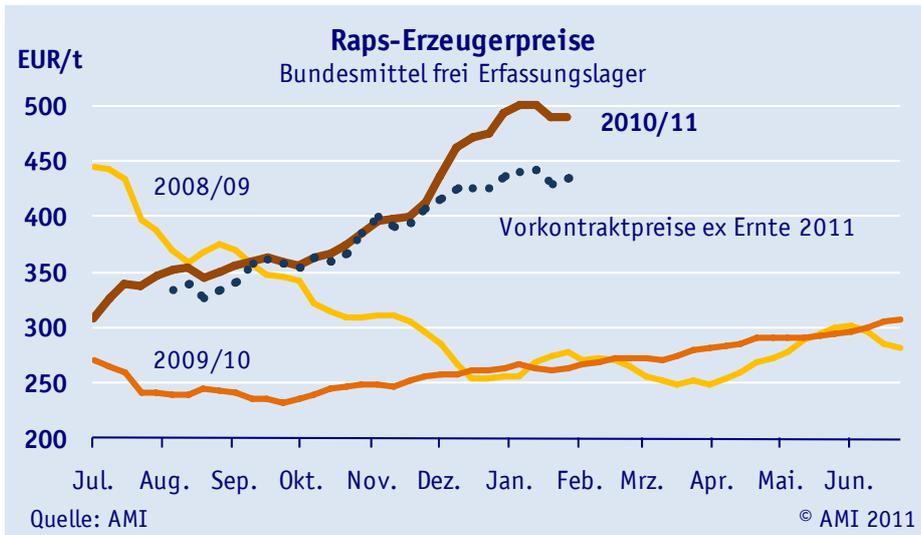
UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.



AMI
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.



Raps

Raps wird derzeit kaum gehandelt. Nach den Turbulenzen an der Terminbörse sucht der Markt jetzt wieder eine feste Kalkulationsbasis, dabei setzt sich feste Preistendenz durch.

Rapsöl

Nach dem Einbruch haben sich die Preise wieder erholt und tendieren unverändert fest. Das Kaufinteresse ist gering.

Rapspresskuchen

Die festen Rohstoffpreise spiegelten sich auch in der Kalkulation der dezentralen Ölmühlen wider, die ihre Forderungen für die Nachprodukte im Januar erneut nach oben setzten. Dabei gab es Unterstützung von den festen Rapschrot- und den steigenden Kraftstoffpreisen. Rapskuchen wird weiterhin lebhaft nachgefragt. Die teils knappe Versorgung mit Rapschrot sowie der regional vollständige Ausschluss von GMO-Sojaschrot in der Milchviehfütterung haben ein festes Absatzpotential für Presskuchen geschaffen.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 05.01.2011, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2010 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	503,00	226,00	1065,00	962,00
Vorwoche	496,00	230,00	1040,00	918,00

Quelle: AMI

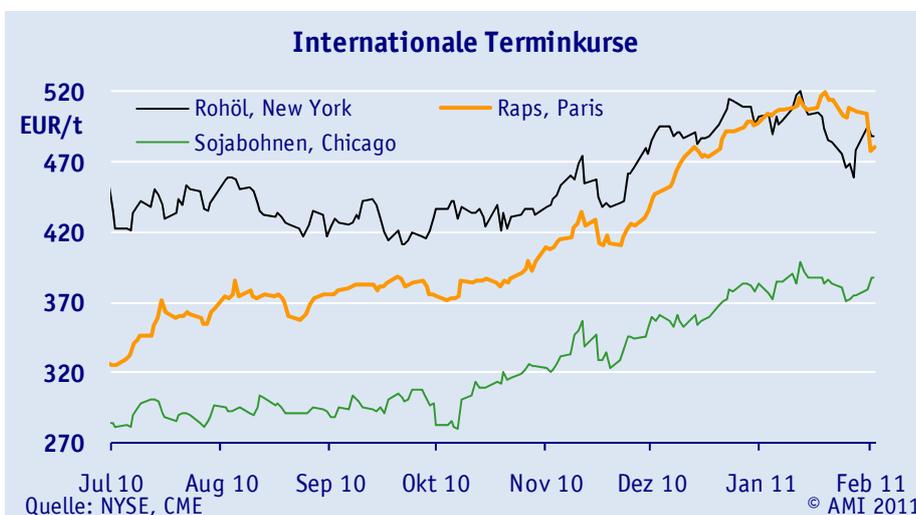
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 25.01.2011)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN V 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-280	220-260	128,50	110,78 109,23	128,88
> 100 t	225-270	230-260	Vm: 119,75 Vm: 97,00 100,12 Vm: 118,08		

Anmerkung: VM = Vormonat; Rapsöl roh & nach DIN ab 1.000 l ohne Steuern

Quelle: AMI



Kaltgepresstes Öl

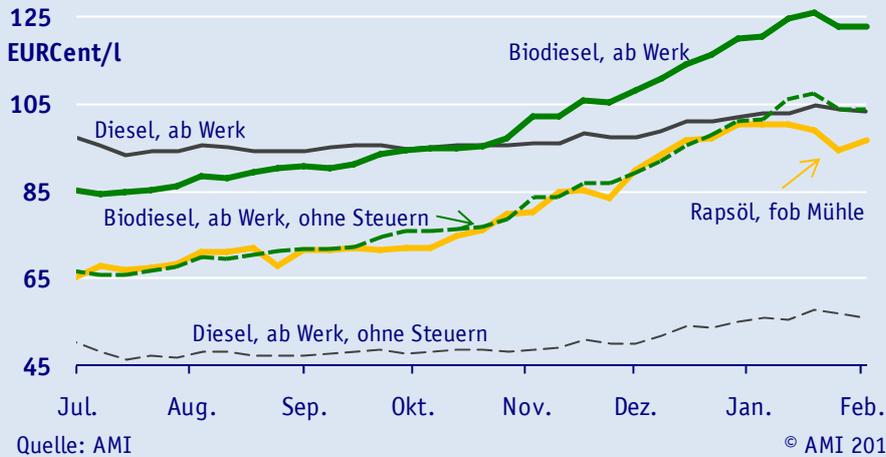
Der Absatz als Pflanzenölkraftstoff ist nahezu vollständig zum Erliegen gekommen. Von Interesse ist dieser Kraftstoff nur noch für Kunden, die keine Mineralölsteuerbefreiung in Anspruch nehmen können. Auch private Tankkunden suchen kaum noch die Hofzapfsäulen auf, da sie Motorprobleme befürchten. Dieser Absatzweg wird in Zukunft wohl vollständig wegbrechen.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im

MarktSpezial

Ölsaaten + Biokraftstoffe
unter www.AMI-informiert.de
teils auch **kostenlos!**

Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Großhandelspreise

Mit den rückläufigen Rapsölpreisen rechnete sich die Produktion von Biodiesel zuletzt wieder etwas besser. Das Geschäft ist sehr ruhig, vor allem dem Absatz von B100 fehlt es an Schwung.

Tankstellenpreise

Trotz der Schwäche bleiben die Kraftstoffpreise auf sehr hohem Niveau, wobei sich der Abstand zwischen Diesel und Biodiesel bei 5 Cent/l stabilisiert hat.

Sinkender Biodieselanteil

Die Nachfrage nach Biodiesel als B100 war im November '10 mit nicht einmal 11.000 t so gering wie seit Februar 09 nicht mehr. Auch der Verbrauch für die Beimischung fiel kleiner aus als noch im Vormonat, so dass der Biodieselanteil im Diesel auf 7,3 % sank – der niedrigste Stand seit knapp 2 Jahren. Auch die Nachfrage nach Bioethanol hat sich im November schwächer entwickelt. Da aber gleichzeitig der Verbrauch an Ottokraftstoff stark zurückging, konnte hier der Anteil auf 5,8 % etwas ausgebaut werden.

Preise an der Zapfsäule inkl. Steuern



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2010

in 1.000 t												Kumulation Jan.-Nov.	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	2010	2009
Biodiesel Beimischung	175,7	149,1	190,6	207,8	202,7	193,8	203,1	195,8	192,7	203,5	200,8	2.115,5	2.091,9
Biodiesel Reinkraftstoff b)	18,8	11,0	19,0	23,0	38,8	39,4	27,8	40,0	36,1	22,9	10,7	287,6	228,2
Summe Biodiesel	194,5	160,0	209,7	230,8	241,6	233,2	230,8	235,8	228,8	226,4	211,6	2.403,1	2.320,1
Pflanzenöl (PÖL) b)	4,1	2,8	8,0	6,4	5,7	5,8	6,4	6,3	4,0	5,0	4,0	58,6	92,3
Summe Biodies. & PÖL	198,6	162,8	217,6	237,2	247,2	239,1	237,2	242,1	232,8	231,4	215,5	2.461,7	2.412,4
Diesekraftstoffe	2.074,6	2.185,7	2.810,5	2.697,0	2.644,4	2.738,7	2.891,0	2.752,7	2.908,4	2.921,2	2.917,9	29.536,5	28.478,0
Anteil Beimischung	8,5 %	6,8 %	6,8 %	7,7 %	7,7 %	7,1 %	7,0 %	7,1 %	6,6 %	7,0 %	6,9 %	7,2 %	7,3 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.097,6	2.199,4	2.837,5	2.726,3	2.688,9	2.783,9	2.925,1	2.799,0	2.948,5	2.949,1	2.932,6	29.882,7	28.798,4
Anteil Biodiesel & PÖL	9,5 %	7,4 %	7,7 %	8,7 %	9,2 %	8,6 %	8,1 %	8,7 %	7,9 %	7,8 %	7,3 %	8,2 %	8,4 %
Bioethanol ETBE a)	11,5	11,2	12,5	12,5	12,5	15,2	14,1	14,5	13,9	9,2	9,4	136,1	189,0
Bioethanol Beimischung	50,0	44,6	57,4	57,7	67,5	62,6	101,7	86,6	75,5	87,5	83,0	773,9	635,3
Bioethanol E 85	0,6	0,8	1,3	1,0	1,1	1,1	1,3	1,2	1,2	0,9	1,3	12,0	8,1
Summe Bioethanol	62,0	56,5	71,0	71,1	80,9	78,8	116,9	102,0	90,4	97,4	93,4	920,0	831,0
Ottokraftstoffe	1.394,2	1.358,1	1.716,6	1.679,4	1.753,1	1.674,9	1.780,5	1.715,4	1.728,4	1.723,9	1.623,1	18.147,7	18.581,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.394,7	1.358,8	1.717,7	1.680,3	1.754,1	1.675,9	1.781,6	1.716,4	1.729,4	1.724,7	1.624,1	18.157,7	18.587,7
Anteil Bioethanol c)	4,4 %	4,2 %	4,1 %	4,2 %	4,6 %	4,7 %	6,6 %	5,9 %	5,2 %	5,6 %	5,8 %	5,1 %	4,5 %

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

BBE/UFOP-Kongress: Biodieselbranche stemmt sich gegen den Imageschaden durch den Dioxinskandal

Über 450 Teilnehmer diskutierten während des 8. Internationalen BBE/UFOP-Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ am 24. und 25. Januar in Berlin über die Erfahrungen mit der Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe in die Praxis, die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Branche sowie die Folgen für die Marktentwicklung der unterschiedlichen Biokraftstoffe.

Während sich die Branche dabei optimistisch zeigte, rechtzeitig zertifizierte Ware in ausreichender Menge in Deutschland anbieten zu können, erwiesen sich auf internationaler Ebene die nur schleppende Umsetzung in den übrigen EU-Mitgliedsstaaten und die nach wie vor ausstehende Anerkennung der deutschen Systeme bei der EU-Kommission als ernstes Hindernis. „Fehlende gegenseitige Anerkennung der nationalen Systeme und ausbleibende Biomasseimporte aus den EU-Staaten dürfen nicht zu einer Störung des Binnenmarktes führen und Wettbewerbsnachteile für die deutschen Produzenten zur Konsequenz haben“ äußerte sich Helmut Lamp, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes BioEnergie (BBE) besorgt und appellierte an die EU-Kommission, die Umsetzung in Europa mit mehr Nachdruck einzufordern.

Lamp zeigte sich mit Blick auf den Teersandabbau in Kanada, der Ölförderung im Nigerdelta oder der hochriskanten Tiefseebohrungen empört, dass „die Mineralölindustrie nicht die gleichen Auflagen zum Schutze der Natur und die gleichen Anforderungen zur CO₂-Bilanzierung für die von ihr mit immer größerem Aufwand und Umweltschäden geförderten Öle erfüllen muss, wie sie es von den Biokraftstoffen vehement eingefordert hat“ und rief die anwesenden Politikvertreter zum Handeln auf.

Seit Januar 2011 muss für die in Deutschland verwendeten Biokraftstoffe nachgewiesen werden, dass die Nachhaltigkeitsanforderungen zum Schutz wertvoller Ökosysteme und zur signifikanten Minderung der Treibhausgasemissionen eingehalten werden. Mit der Umsetzung der Nachhaltigkeitsver-

ordnung in die Praxis und der Etablierung entsprechender Zertifizierungssysteme hat die deutsche Biokraftstoffbranche alle Voraussetzungen geschaffen, die Nachhaltigkeit ihrer Ware jetzt auch rechtsverbindlich zu dokumentieren.

Der Vorsitzende UFOP, Dr. Klaus Kliem, nahm den Dioxin-Skandal zum Anlass zu kritisieren, dass neben der Landwirtschaft auch die Biodieselindustrie unverschuldet unter einen Generalverdacht geriet. Der öffentliche Image-Schaden sei enorm, weil in den Medien Biodieselherstellung, Mischfettsäuren und Dioxinbildung irreführend vermengt wurden. Der UFOP-Vorsitzende stellte fest, dass die Biodieselbranche hier mit einem angemessenen Risikomanagement reagieren werde. Der Vortrag von Professor Dr. Martin Mittelbach von der Technischen Universität Graz zum Thema „Biodiesel und Dioxinbildung – zwei Prozesse, die sich ausschließen?“, habe deutlich gemacht, dass bei der Biodieselproduktion keine Bedingungen für die Dioxinentstehung gegeben seien, betonte der UFOP-Vorsitzende.

Dr. Kliem erläuterte die nach wie vor schwierige Situation der Biodieselindustrie in Deutschland, deren Kapazität mit etwa 2,5 Mio. Tonnen Produktion nur zu 50 Prozent ausgelastet sei und erinnerte deshalb an die Forderung der Biokraftstoffverbände, den Reinkraftstoffmarkt wiederzubeleben. Das Quotenjahr 2010 bestätige, dass über den Quotenhandel mit B100 der Steuerausfall fast kompensiert werde und forderte eine für die Quotenerfüllung erforderliche steuerbefreite Biodieselmenge in Höhe von 400.000 Tonnen. Hierdurch hätten auch kleinere und mittlere Biodiesel- und Pflanzeölkraftstoffhersteller sowie der Handel wieder eine Perspektive.

Deutschland gehe in der EU mit der Erfüllung der Treibhausgasverpflichtung im Mobilitätssektor voran, diese Position könne jedoch nur dann behauptet werden, wenn durch eine Kombination aus Steuerbegünstigung, Quotenhandel und Quotenverpflichtung dieser Weg fortgesetzt werden könne.

Mit der seit dem 1. Januar 2011 nunmehr möglichen flächendeckenden Markteinführung von E10 verbindet der UFOP-Vorsitzende die Erwartung, dass der Bioethanolabsatz in Deutschland von derzeit 0,9 auf 1,5 Mio. t ansteigen könne. Naturgemäß könne die Markteinführung bedingt durch die erforderlichen Umstellungsmaßnahmen der Tankstellen und der Distribution nur schrittweise vorangehen. Zudem müsse auch der Verbraucher im Hinblick auf die Verwendung von E10 in freigegebenen Fahrzeugen umfassend informiert werden, stellte der UFOP-Vorsitzende fest.

Als grundsätzliche Herausforderung sieht der UFOP-Vorsitzende die ohne Probephase umzusetzende EU-Richtlinie zur Förderung der Verwendung erneuerbarer Energien in Form der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung an. Auch hier gehe Deutschland voran, mit dem Ergebnis, dass nur noch zertifizierter Rohstoff für die energetische Nutzung verwendet werden dürfe. Dies habe zur Folge, dass die Rohstoffverfügbarkeit und die bisher flexible Distribution eingeschränkt werde. Ohne Zertifizierung und Nachhaltigkeitsnachweis können Biokraftstoffe nicht mehr auf die Quotenverpflichtung angerechnet bzw. eine Steuerbegünstigung beantragt werden. Die aktuelle Preisrallye, insbesondere bei Raps, sei ein Ausdruck dieser nationalen Umsetzung. Dr. Kliem forderte daher Agrarhandel und Verarbeiter auf, die Möglichkeiten des Rohstoffhandels durch die Erweiterung des Massenbilanzzeitraums bis Ende Juni 2011 auszuschöpfen.

Die EU-Kommission müsse schnellstmöglich die eingereichten Zertifizierungssysteme anerkennen, damit die Mitgliedstaaten die nationale Umsetzung vollziehen können. Kritisch merkte Dr. Kliem an dieser Stelle an, dass leider die Chance verpasst wurde, im Hinblick auf die administrative Umsetzung in der EU Standards zu schaffen. Es sei jetzt zu befürchten, dass im Wege der nationalen Umsetzung ebenso unterschiedliche bürokratische Systeme geschaffen werden und die flexible Vermarktung von Rohstoff- und Biokraftstoff als selbstgemachtes Problem im Binnenmarkt behindert werde.

UFOP/AGQM-Fachseminar zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung

Mit rund ca. 70 Teilnehmern war das von UFOP und der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e. V. (AGQM) gemeinsam veranstaltete Fachseminar zur praktischen Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung am 28. Januar 2011 ausgebucht. Zielgruppe dieses Seminars waren die in den Unternehmen der Biokraftstoff- und Mineralölwirtschaft für die verwaltungstechnische Umsetzung verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Mittelpunkt der eintägigen Veranstaltung standen aktuelle Aspekte zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung. Der Stand der Umsetzung wurde erläutert. Dabei ging es vor allem um die Erleichterungen, die aus der Änderung des Zeitraums für die Massenbilanz resultieren. Ein weiteres Thema waren die Anforderungen, die sich im Zusammenhang mit den nachträglich bis zum 31. März 2011 ausgestellten Nachhaltigkeitsnachweise ergeben.

Informiert wurde über den bisher erreichten Stand der Zertifizierung von Schnittstellen, mit dem Ergebnis, dass

mehr als 80 Prozent der heimischen Rapsernte als nachhaltige Biomasse für die Biokraftstoffproduktion verwendet werden kann. Unzureichend ist dagegen die Umsetzung in anderen Mitgliedstaaten. Die BLE intensiviert daher die Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen in den Mitgliedstaaten, um den Implementierungsprozess auf Basis der bereits in Deutschland vorliegenden Erfahrungen zu unterstützen.

Umfassend wurden nachfolgend die verwaltungstechnischen Anforderungen an die Webanwendung „nabisy“ erläutert. Dabei wurde betont, dass zunächst die Installation eines in der praktischen Anwendung sicher handhabbaren Systemstandes Vorrang hat, wenngleich nachfolgend Verbesserungen im Sinne einer vereinfachten Handhabung der Anwendung umgesetzt werden.

Die Anforderungen zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung wurden auch aus der Sicht der Zollverwaltung vorgestellt. Diese betreffen insbesondere die Nachweise

nach §23 BioKraft-NachV, die Steueranmeldung, die Berücksichtigung der fossilen Bestandteile in bestimmten Biokraftstoffen, z. B. E85, die Berücksichtigung von Fehlmengen sowie den Vertrauensschutz. In Bezug auf die volumetrischen Angaben wurde klargestellt, dass die Mengennachweise in „Liter 15°C“ zu erfolgen haben und die aktuell vom Bundesministerium der Finanzen festgelegten Dichtewerte und Energiegehalte anzuwenden sind. Dieser Hinweis führte zu Diskussionen bezüglich der Vereinbarkeit zwischen den berechneten Dichtewerten und den physikalischen tatsächlichen Werten, die bisher zugrunde gelegt wurden. Aus Sicht der Branchenvertreter wurde Unverständnis darüber geäußert, dass das Bundesministerium der Finanzen darauf besteht, die aus dem Anhang III der EU-Richtlinie 2009/28/EG ermittelten Werte anzuwenden. Der Richtlinie zufolge sind die Durchschnittswerte für die Berechnung EU-einheitlicher statistischer Daten für den Nachweis der Erfüllung der Zielverpflichtung durch die Mitgliedstaaten anzuwenden.

Scania erhält Großauftrag für Biokraftstoff-Busse

Das Branchenmagazin Omnibusreueve berichtet von einem Großauftrag über 158 Biokraftstoff-Busse, den das schwedische Verkehrsunternehmen Keolis Sverige dem Hersteller Scania erteilt hat. Der Auftrag umfasst Stadt- und Über-

landbusse. Scania hat bereits Ethanol und Biogas betriebene Fahrzeuge an Keolis geliefert. Die neuen Busse werden mit Motoren für die Ethanol und Rapsmethylester ausgerüstet sein. Im Vergleich zur Verwendung eines her-

kömmlichen Dieselmotors sollen damit die Kohlendioxid-Emissionen mit Hilfe von Ethanol um 70 Prozent reduziert werden; mit Hilfe von RME um 64 Prozent.

Informationen zu E10 – Internetplattform des BDBe

Die Markteinführung von E10 als weiterer Alternativkraftstoff führt zu einer Vielzahl von Nachfragen von Seiten der Verbraucher. So standen vorrangig Fragen zu den Eigenschaften und der Verträglichkeit von E10 im Mittelpunkt anlässlich der Standpräsentation

der Biokraftstoffverbände im Rahmen der Sonderschau nature.tec anlässlich der IGW 2011. Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBe) bietet hierzu eine umfassende internetbasierte Informationsplattform an: www.bdbe.de/E10.

Auf dieser Webseite erhalten Verbraucher umfangreiche Informationen und Hinweise zu den wichtigsten Fragen rund um den neuen Kraftstoff E10.

Berlin-Premiere für regenerativen Dieselkraftstoff



Rapsöl aus deutschem Anbau ist die Basis für einen neuen Kraftstoff, der auf der diesjährigen Internationalen Grünen Woche in Berlin vorgestellt wurde. „Diesel regenerativ“, so der Name des neuen Biokraftstoffs, besteht aus hydriertem, d. h. mit Wasserstoff behandeltem Rapsöl, dem zwei bzw. sieben Prozent Biodiesel beigemischt werden. Präsentiert wurde der als besonders schadstoffarm geltende Kraftstoff in Berlin von den Projektpartnern eines derzeit laufenden Flottenversuchs, bei dem seine Alltagstauglichkeit getestet wird. Beteiligt sind die Automobilhersteller Volkswagen und Audi, die Mineralölunternehmen Neste Oil und

OMV, Wissenschaftler der Hochschule Coburg und des Johann Heinrich von Thünen-Instituts Braunschweig sowie als maßgeblicher Förderer das Bayerische Umweltministerium. Als Vertreter der deutschen Rapserezeuger engagiert sich zudem UFOP in diesem Projekt.

„Diesel regenerativ“ wird von der finnischen Neste Oil Corporation hergestellt. Mit einer Produktionskapazität von annähernd 1,2 Mio. Tonnen Kraftstoff in den beiden europäischen Anlagen von Neste Oil im finnischen Porvoo (seit 2007) und im niederländischen Rotterdam (ab 2011) eröffnen sich auch für deutsche Landwirte neue Absatzmöglichkeiten.

Gestartet wurde der Flottenversuch im November des vergangenen Jahres in Coburg. Die Hochschule Coburg ist mit sieben Fahrzeugen an dem Flottenversuch beteiligt, die ausschließlich mit dem neuen Kraftstoff fahren. Darunter sind vier Fahrzeuge, die von der Volkswagen AG zur Verfügung gestellt wurden. Im Bayerischen Umweltministerium werden

vier Fahrzeuge der AUDI AG mit dem neuen Kraftstoff betrieben. Die Betankung erfolgt an zwei OMV-Tankstellen, die mit Zapfsäulen für den neuen Kraftstoff erweitert wurden. Die Automobilhersteller interessiert insbesondere die Verträglichkeit mit sämtlichen Motorkomponenten. Dr. Jens Hadler, Leiter Aggregate-Entwicklung bei Volkswagen geht davon aus, dass sich „Diesel regenerativ“ hier besser verhalten wird als bislang erhältliche Biokraftstoffe. Er geht sogar noch einen Schritt weiter: „Wir gehen davon aus, dass sich die Serviceintervalle der Fahrzeuge beim Einsatz von hydriertem Rapsöl verlängern lassen könnten. Zudem erwarten wir einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz.“

Wichtig für die Fahrzeughersteller ist, dass sich „Diesel regenerativ“ in sehr breitem Mischungsverhältnis, sogar bis in Reinform, mit konventionellem Dieselkraftstoff auch bei bestehenden Dieselfahrzeugen einsetzen lässt.

Alternative Kraftstoffe könnten Erdöl bis 2050 ersetzen

Alternative Kraftstoffe haben das Potenzial, fossile Energiequellen im Verkehrssektor allmählich zu ersetzen. So könnte bis 2050 ein nachhaltiges Verkehrssystem geschaffen werden. Dies geht aus einem Bericht hervor, den die Sachverständigengruppe zum Thema Kraftstoffe der Zukunft im Verkehrssektor jüngst der Europäischen Kommission vorlegte. Die EU sollte bis 2050 für eine vom Öl unabhängige und weitgehend CO₂-neutrale Energieversorgung des Verkehrssektors sorgen, um die daraus resultierenden Umweltauswirkungen zu verringern und die Energieversorgung dauerhaft zu sichern. Die Sachverständigengruppe hat nun erstmals einen umfassenden Ansatz für den gesamten Sektor entwickelt. Der erwartete Energiebedarf aller Verkehrsträger könnte durch eine Kombination aus Elektrizität (Batterien oder Wasserstoff/Brennstoffzellen) und Biokraftstoffen als Hauptoptionen, synthetischen Kraftstoffen (zu-

nehmend aus erneuerbaren Ressourcen) als Brückenlösung, Methan (Erdgas und Biomethan) als zusätzlichem Kraftstoff und LPG (Flüssiggas) als Ergänzungslösung gedeckt werden.

Der für Verkehrsfragen zuständige Vizepräsident der Europäischen Kommission, Siim Kallas, erklärte dazu: „Ein wirklich nachhaltiges Verkehrssystem können wir nur schaffen, wenn wir auf alternative Kraftstoffe setzen und dabei den Bedarf aller Verkehrsträger berücksichtigen.“

Die Kommission überprüft derzeit die vorhandenen politischen Konzepte und wird die Ergebnisse des Berichts auch im Rahmen der „Initiative für umweltfreundliche Verkehrssysteme“ berücksichtigen, die im Laufe dieses Jahres eingeleitet wird. Ziel der Initiative ist es, eine kohärente langfristige Strategie zu entwickeln, um die Energieversorgung im Verkehrssektor bis 2050

vollständig auf alternative und nachhaltige Ressourcen umzustellen.

Dem Bericht zufolge sind alternative Kraftstoffe die Erste Wahl zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor und sollten daher fossile Kraftstoffe nach und nach ersetzen. Entscheidend für einen wettbewerbsfähigen Ausbau des Marktanteils der unterschiedlichen Kraftstoffe und Fahrzeugtechnologien sind jedoch die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit, eine effiziente Nutzung der Primärenergiequellen und die Marktakzeptanz.

Eine Einzellösung für den Ersatz fossiler Kraftstoffe gibt es dabei nicht. Vielmehr wird es angesichts des Kraftstoffbedarfs und zum Schutz des Klimas wahrscheinlich erforderlich sein, einen Mix von Kraftstoffen einzusetzen, die aus ganz unterschiedlichen Primärenergiequellen hergestellt werden können.