



# 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

+++ Trockenheit und Auswinterungsschäden stützen Rapskurse +++ Schwache Südamerikaernte beflügelt noch immer Sojakurse +++ Rapsumsätze sporadisch, Vermarktung Ernte 2012 vorerst in der Hintergrund gerückt +++

### Ölschrote und Presskuchen

+++ Rapsschrotpreise auf 4-Jahres-Hoch, knapp unter Rekordniveau +++ Sojaschrot ebenfalls spürbar teurer +++ Presskuchen knapp und teurer +++

### Pflanzenöle

+++ Geringer Preisanstieg für Rapsöl belastet Margen der Ölmühlen +++ Geringe Nachfrage der Biodieselersteller lässt Prämie für Nachhaltigkeit ins Minus rutschen +++ Kaltgepresstes Rapsöl immer weniger nachgefragt +++

### Biokraftstoffe

+++ Biodieselnachfrage auf geringem Niveau +++ Attraktive Biodieselpreise an Tankstellen +++ Mineralölnotierung im März 3 % über Vormonat und Vorjahr +++

## Preistendenzen

Mittelwerte	13. KW	Vor-woche	Ten- denz
-------------	--------	-----------	--------------

#### Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	461,00	454,19	↗
------	--------	--------	---

#### Großhandelspreise in EUR/t

Raps	483,00	474,00	↗
Rapsöl	980,00	980,00	→
Rapsschrot	235,00	220,00	↗
Rapspress- kuchen*	260,38	236,29	↗
MATIF Raps	483,25	473,25	↗

#### Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	113,87	115,33	↘
Rapsölkraft- stoff*	134,03	134,00	↗

#### Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

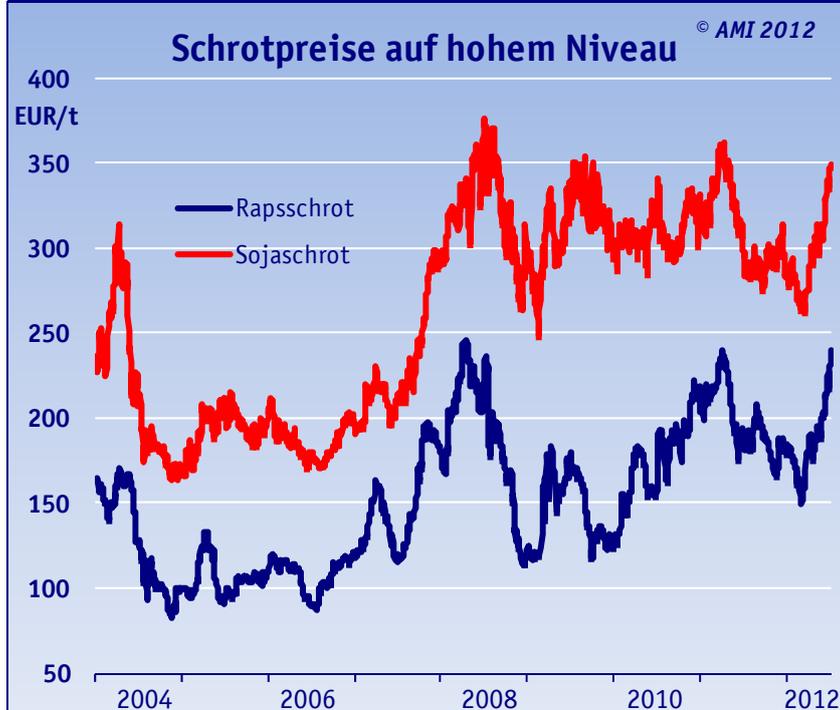
Biodiesel	139,57	140,11	↘
Diesel	150,31	150,19	↗

#### Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	107,33	105,61	↗
--------------	--------	--------	---

\* = Vormonatsvergleich

## Grafik der Woche



## Impressum

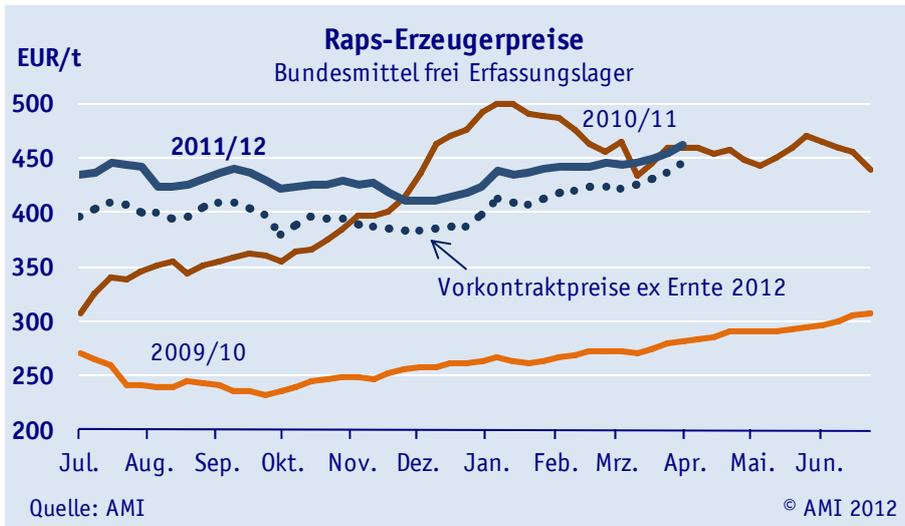
UFOP  
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.  
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin  
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485  
E-Mail: [info@ufop.de](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://www.ufop.de)  
Redaktion:  
UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter 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.



## Raps

Die Umsätze lebten zu Beginn der Hausse-Phase auf, kühlten sich aber auch schnell wieder ab. Die unsichere Angebotslage 2012 bremst die Abgabebereitschaft der Erzeuger, die jetzt ohnehin mit Feldarbeiten beschäftigt sind.

## Rapsöl

Während die Rohstoff- und Schrotpreise kräftig gestiegen sind, entwickelt sich Rapsöl kaum. Das belastet die Margen der Ölmühlen, die ihre Verarbeitung drosseln und weniger Rohstoff nachfragen.

## Rapspresskuchen

Im Zuge der scharf gestiegenen Proteinpreise wurden auch die Forderungen für Rapspresskuchen nach oben angepasst. Im Schnitt kostet Rapspresskuchen 258 EUR/t und erreicht damit fast 4-Jahres-Hoch. Der von der AMI ermittelte Spitzenpreis lag im Mai 2008 bei 264,40 EUR/t. Das Kaufinteresse ist vor allem in frachtfernen Regionen stetig, da das Rapsschrotangebot derzeit sehr ausgedünnt ist.

## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 28.03.2012, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2011 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	483	235	980	877
Vorwoche	474	220	980	864

Quelle: AMI

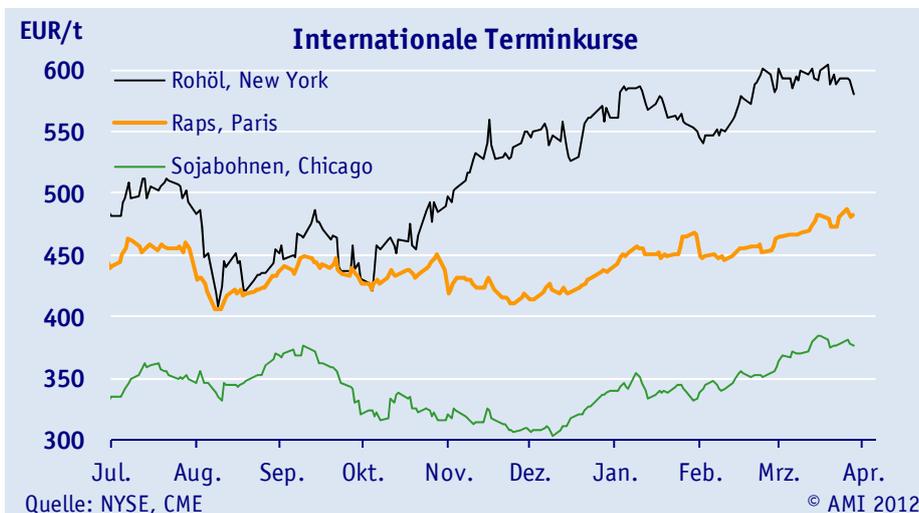
## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 20.03.2012)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh   DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-270	210,5-242	-	105,84   106,03	134,03
> 100 t	249-270	205-244	Vm: 112,00	Vm: 104,58   104,36	Vm: 134,00

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

Quelle: AMI



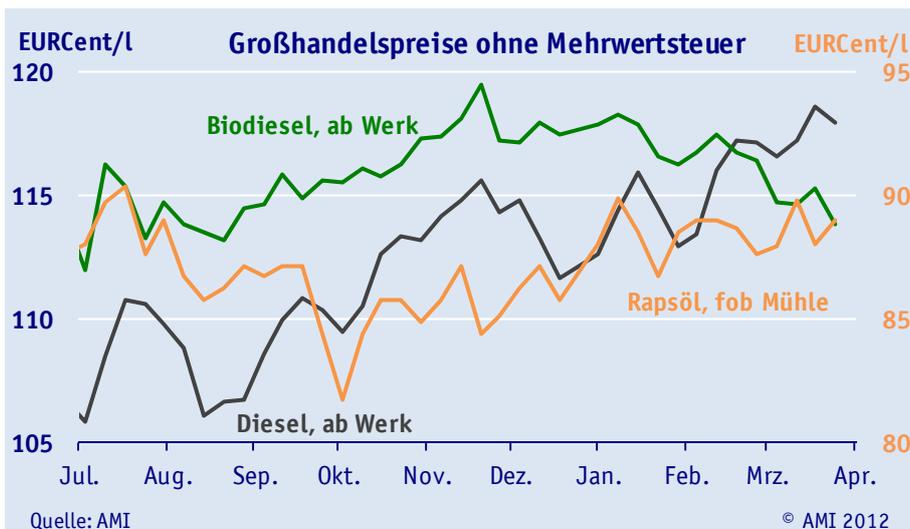
## Kaltgepresstes Öl

Die schwache Nachfrage und ein ebenfalls nur schwach entwickelter Rapsölmarkt ließen keine großen Preissprünge für kaltgepresstes Rapsöl zu. Die Kraftstoffpreise blieben mit 134 Cent/l nahezu unverändert, obgleich der Dieselpreise in den vergangenen 30 Tagen um 3,50 Cent/l angestiegen war. Das knappe Angebot an kaltgepresstem Rapsöl für die Verwertung als Futteröl bzw. Rohstoff für BHKW's verteuerte sich mit durchschnittlich 1,50 Cent/l ebenfalls nur moderat.

## MarktSpezial

Ölsaaten + Biokraftstoffe  
unter [www.AMI-informiert.de](http://www.AMI-informiert.de)  
teils auch **kostenlos!**

# Biodiesel/min. Diesel



## Großhandelspreise

Da Biodieselersteller derzeit kein Rapsöl ordern, kann die Prämie aufgrund des Nachhaltigkeitszertifikats nicht mehr durchgesetzt werden, zum Teil kann diese Ware auch nur mit Preisabschlag gegenüber un-zertifizierter abgesetzt werden, denn erstmals seit 8 Monaten liegt der Rohstoffpreise fob Mühle über dem Biodieselpreis. Die schwache Nachfrage nach Biodiesel drückt die Preise, denn selbst für die Beimischung werden derzeit nur wenig Neugeschäfte getätigt. Im Vergleich zum Diesel wird Biodiesel aber attraktiver. Aktuell beträgt der Preisabstand mehr als 4 Cent/l, das war zuletzt im September 2010 der Fall gewesen.

## Tankstellenpreise

An der Zapfsäule setzt sich der entgegengesetzte Preistrend von Diesel und Biodiesel fort. Angetrieben vom festen Mineralölkurs, - der Mitte März mit umgerechnet über 51 Cent/l seinen höchsten Stand seit Mai 2008 erreichte - legten auch die Dieselpreise an den Zapfsäulen kräftig zu und erreichten in der Spitze über 158 Cent/l. B100 kann sich demgegenüber knapp behaupten.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2011														
in 1.000 t	Januar-Dez. 2010													
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	2011	2010
Biodiesel Beimischung	157,7	147,0	172,5	188,5	210,1	185,0	226,3	225,6	190,4	214,1	219,0	217,0	2.329,0	2.236,0
Biodiesel Reinkraftstoff b)	3,6	4,9	8,2	3,3	4,7	7,3	4,8	5,0	10,3	9,4	8,3	32,9	96,8	293,1
<b>Summe Biodiesel</b>	<b>161,3</b>	<b>152,0</b>	<b>180,7</b>	<b>191,8</b>	<b>214,8</b>	<b>192,2</b>	<b>231,0</b>	<b>230,6</b>	<b>200,7</b>	<b>223,5</b>	<b>227,3</b>	<b>249,9</b>	<b>2.425,8</b>	<b>2.529,1</b>
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,5	1,2	1,1	3,2	2,4	1,0	0,4	0,6	2,5	2,3	2,2	2,3	19,6	60,9
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	<b>161,8</b>	<b>153,2</b>	<b>181,7</b>	<b>195,1</b>	<b>217,2</b>	<b>193,2</b>	<b>231,5</b>	<b>231,2</b>	<b>203,3</b>	<b>225,8</b>	<b>229,5</b>	<b>252,2</b>	<b>2.445,4</b>	<b>2.590,0</b>
Dieselpkraftstoffe	2.304,6	2.408,8	2.807,7	2.645,5	2.901,5	2.556,9	2.730,6	2.997,0	2.944,7	2.822,1	2.902,8	2.621,3	32.532,3	32.128,0
Anteil Beimischung	6,8 %	6,1 %	6,1 %	7,1 %	7,2 %	7,2 %	8,3 %	7,5 %	6,5 %	7,6 %	7,5 %	8,3 %	7,2 %	7,0 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.308,7	2.414,9	2.817,0	2.652,1	2.908,5	2.565,2	2.735,9	3.002,6	2.957,5	2.833,8	2.913,3	2.656,5	32.648,7	32.481,9
Anteil Biodiesel & PÖL	7,0 %	6,3 %	6,5 %	7,4 %	7,5 %	7,5 %	8,5 %	7,7 %	6,9 %	8,0 %	7,9 %	9,5 %	7,5 %	8,0 %
Bioethanol ETBE a)	10,0	14,2	13,4	15,8	14,8	16,3	16,2	14,2	10,8	12,6	12,6	12,2	162,5	122,2
Bioethanol Beimischung	76,5	78,6	68,6	72,3	92,2	88,6	93,7	97,2	99,7	96,1	100,0	96,0	1.060,6	1.028,1
Bioethanol E 85	0,9	0,8	1,5	1,3	1,4	1,2	1,7	1,7	1,4	1,5	1,8	1,0	19,4	18,1
<b>Summe Bioethanol</b>	<b>87,2</b>	<b>93,4</b>	<b>83,3</b>	<b>89,2</b>	<b>108,2</b>	<b>105,9</b>	<b>111,3</b>	<b>112,8</b>	<b>111,6</b>	<b>109,8</b>	<b>114,0</b>	<b>109,1</b>	<b>1.239,1</b>	<b>1.165,3</b>
Ottokraftstoffe	1.515,8	1.425,4	1.623,5	1.621,8	1.791,1	1.614,1	1.614,4	1.764,6	1.676,7	1.726,5	1.673,8	1.560,2	19.581,7	19.614,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.516,5	1.426,0	1.624,7	1.622,9	1.792,3	1.615,0	1.615,7	1.766,0	1.677,8	1.727,7	1.675,2	1.561,1	19.597,7	19.629,8
Anteil Bioethanol c)	5,8 %	6,6 %	5,1 %	5,5 %	6,0 %	6,6 %	6,9 %	6,4 %	6,7 %	6,4 %	6,8 %	7,0 %	6,3 %	5,9 %

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

Bei Redaktionsschluss keine aktuellen Daten verfügbar!

# Schlaglichter

## Gestiegene Dieselnachfrage stützt Biodieselabsatz 2011

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Absatz von Biodiesel als Zumischungskomponente in Dieselmotoren (B7) von 2,236 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 2,329 Mio. Tonnen im Jahr 2011. Dem gegenüber steht ein Absatzzugang von Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) von 293.000 Tonnen im Jahr 2010 auf ein historisches Tief von nur noch knapp 97.000 Tonnen im Jahr 2011. Mit nur noch 20.000 Tonnen setzte sich die Talfahrt bei Pflanzenölkraftstoff auf einem ohnehin niedrigem Absatzniveau fort. Im Jahr 2010 wurden noch 61.000 Tonnen abgesetzt.

Nach Angaben der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) ist der gestiegene Absatz von etwa 100.000 Tonnen Biodiesel auf die konjunkturell bedingte höhere Nachfrage nach Dieselmotoren zurückzuführen. Dieser Zuwachs konnte jedoch bei wei-

tem nicht die um etwa 200.000 Tonnen verringerte Nachfrage nach Biodiesel als Reinkraftstoff ausgleichen.

Dennoch bleibt der Biodieselmotorenmarkt für den deutschen Rapsanbau der mit Abstand wichtigste Absatzmarkt. Nach Angaben des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie wurde 2011 praktisch ausschließlich Rapsöl als Rohstoff für die Biodieselherstellung eingesetzt.

Es ist bedauerlich, dass die Berichterstattung des Statistischen Bundesamtes weiterhin nicht vollständig ist. Nach wie vor werden keine gesonderten Daten über die Vermarktungsmengen von hydrierten Pflanzenölen (HVO) in der Statistik ausgewiesen. Der Biokraftstoffbranche ist es folglich kaum möglich, aus den vermarkteten Mengen von Diesel und Benzin die Quotenmengen abzuleiten, die für die Erfüllung der Quotenverpflichtung noch fehlt. Diese

Quotenlücke kann durch die Vermarktung von Biodiesel oder Pflanzenöl als Reinkraftstoff gefüllt werden, indem diese Mengen nachversteuert werden. Dadurch werden handelbare Quotenmengen generiert, die wiederum den Quotenverpflichteten angeboten werden können.

Mit Blick auf die historisch niedrigen Absatzmengen bei Reinkraftstoffen erinnert die UFOP die Bundesregierung an die Ankündigung im Koalitionsvertrag, den Reinkraftstoffmarkt wiederbeleben zu wollen. Durch die Steuerbegünstigung der erforderlichen handelbaren Quotenmengen besteht die Möglichkeit, den Reinkraftstoffmarkt wiederzubeleben ohne dass Steuern ausfallen. Außerdem würde die Steuerbegünstigung im Sinne einer Anreizwirkung vorrangig dem Transportgewerbe zugute kommen.

## STEYR MOTORS entwickelt leichten Biodiesel-Range-Extender

Das traditionsreiche Motorenwerk STEYR MOTORS sieht in der boomenden Elektromobilität Chancen zur Weiterentwicklung seines Motoren-Portfolios. Das Problem der geringen Reichweite von Elektroautos ist Grund für die Steyrer, einen optimal an die Nutzung in Elektrofahrzeugen angepassten Kraftstoff-Generator zu entwickeln, der die Reichweite im Bedarfsfall um einige Hundert Kilometer erhöht. Und das mit speziell umweltbewusster Technologie. Auf Basis des M1-Konzeptes (Monoblock Motor von Steyr Motors) wurde ein 2-Zylinder Range-Extender in Leichtbauweise entwickelt, der mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben wird und die Batterie bei Bedarf lädt. Durch die horizontale (optional vertikale) Anordnung der Kolben wird eine äußerst niedrige (bzw. schmale) Bauweise möglich.

Umweltfreundlich 250 Kilometer weiterfahren Die Range-Extender-Applikation wird auf eine zusätzliche Fahrzeugreichweite von 250 km ausgelegt. Dies deckt Anwendungen bis hin zu Taxiflotten ab, bei einem Gesamtgewicht des Systems von weniger als 100 kg und einem Tankinhalt von ca. 15 Litern Diesel. Durch die hohe Effizienz des Verbrennungsmotors wird eine größere Reichweite bei weniger Tankvolumen erreicht. Der 2-Zylinder Monoblock wird mit einem Common-Rail-System der letzten Generation ausgestattet und ermöglicht damit einen Euro-6-Betrieb in der Punktlast. Um das Gewicht des Systems weiter zu senken, ist ein Aluminium-Gehäuse vorgesehen. Der Ölverbrauch soll ebenso optimiert werden, wie die Entwicklung von Geräuschen und Vibrationen (NVH).

Der ultrakompakte Motor bietet die Eigenschaften moderner Motoren wie Direkteinspritzung, Turboladung oder einen integrierten optionalen Ladeluftkühler. Auch in großen Höhen und heißen Umgebungen arbeitet der Motor sehr effizient. Der Biodiesel Range-Extender besitzt ein einzigartiges Massenausgleichssystem, welches eine exzellente Laufruhe garantiert. Die Kombination von patentierten Entwicklungen und einzigartigen Eigenschaften erlaubt geringste Verbrauch und Wärmeabgabe. Die neuen Eigenschaften des Biodiesel-Range-Extendens von STEYR MOTORS bewirken eine hohe Lebensdauer und ein hohes Wartungsintervall von bis zu 20.000 Stunden. Durch die innovative Bauweise ist der Motor einfach wartbar, da er nur von einer Seite zugänglich sein muss und dadurch raumsparend in das Gesamtkonzept integriert werden kann.

## Gemeinsamer Ringversuch von AGQM und FAM zu Biodiesel und Rapsölkraftstoff 2012

Die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel (AGQM) veranstaltet auch dieses Jahr gemeinsam mit dem Fachausschuss für Mineralöl- und Brennstoffnormung (FAM) einen Ringversuch zu Biodiesel und Rapsölkraftstoff.

Qualitätssicherung für Kraftstoffe besteht zu einem wesentlich Teil aus der Analytik der Komponenten und des Endprodukts. Daher ist die verlässliche Überprüfung der Produkteigenschaften von Biodiesel und Rapsöl wesentlicher Bestandteil des Qualitätsmanagements. Die Teilnahme an Ringversuchen ist

dabei ein wichtiges Instrument für Laboratorien, den erreichten Standard zu überprüfen und zu verbessern.

Seit 2008 führen die AGQM und der Fachausschuss für Mineralöl- und Brennstoffnormung im DIN (FAM) einmal jährlich den internationalen Ringversuch für Biodiesel und Rapsölkraftstoff durch. Hierzu sind auch 2012 alle interessierten Betriebs-, Auftrags- und Forschungslaboratorien eingeladen, die mit der Analyse von Biodiesel nach (DIN) EN 14214 und Rapsölkraftstoff nach DIN 51605 befasst sind. Im Jahr 2011 nahmen insgesamt

70 Laboratorien aus dem Inland, dem europäischen Ausland, Südamerika und Asien teil. Der AGQM/FAM-Ringversuch ist damit die größte und einzig regelmäßig stattfindende Veranstaltung ihrer Art weltweit.

Interessenten können sich bis zum 27.04.2012 anmelden unter <http://rt.agqm-biodiesel.com/index.php>. Weitere Informationen zum Ringversuch sind auf der Homepage der AGQM ([www.agqm.de](http://www.agqm.de)) zu finden oder können bei [a.baeumer@agqm-biodiesel.de](mailto:a.baeumer@agqm-biodiesel.de) erfragt werden.

## Biodiesel motorentauglicher gemacht

Fachleute kennen das Problem: Würden Autofahrer künftig Dieselkraftstoff mit deutlich höherem Biodiesel-Anteil tanken, könnte in manchen Fahrzeugen der Kraftstoff-Filter verstopfen oder sich Ölschlamm im Motor bilden. Warum dies so ist und wie sich Abhilfe schaffen lässt, hat ein junger Doktorand am Thünen-Institut in Braunschweig erforscht und jetzt auf dem „Wissenschaftssymposium Automobiltechnik 2012 (WISAU)“ der Fachwelt vorgestellt.

In seiner Doktorarbeit analysiert der Chemiker Lasse Schmidt am Thünen-Institut die Alterungserscheinungen von Kraftstoffgemischen mit Biodiesel-Anteil. Er fand heraus, dass es zu Oxidationen kommt, wodurch bestimmte Oligomere (große Moleküle) entstehen, die zu den technischen Problemen führen. Durch die Zugabe von pflanzenbasierten Additiven, zum Beispiel bestimmten Alkoholen, ließen sich die unerwünschten Phänomene aber zuverlässig verhindern.

Schmidt war einer von 14 jungen Forschern aus Deutschland und Österreich, die am 21./22. März 2012 beim dritten Wissenschaftssymposium Automobiltechnik (WISAU) im Altstadtrathaus zu Braunschweig ihre neuesten Ergebnisse aus der Automobilforschung präsentierten.

Das Besondere an dieser Veranstaltungsreihe ist ihre Authentizität: Nur diejenigen, die die Untersuchungen selbst durchgeführt haben – also die Doktoranden – dürfen auf der Tagung vortragen. Konzipiert wurde dieses Format vom Thünen-Institut, der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg und dem Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg. Mehr als 50 Teilnehmer aus Industrie und Wissenschaft ließen sich von den Doktoranden über ihre Forschungsarbeiten informieren. Das fachliche Spektrum reichte von der Motorentechnik und der Entwicklung von Brennverfahren über regenerative Kraftstoffe bis zu Gefährdungsanalysen im Straßenverkehr und Fahrerassistenz-Systemen. Durch den direkten Kontakt zu den Industrievertretern werden etliche Ansätze auch in die Fahrzeug- und Motorenentwicklung der Hersteller Eingang finden.

Braunschweigs Bürgermeisterin Annet Ihbe begrüßte die Teilnehmer als Hausherrin und stellte den Bezug zu den vielfältigen Forschungsaktivitäten in Braunschweig her. Tagungsorganisator Professor Axel Munack vom Thünen-Institut für Agrartechnologie und Biosystemtechnik stellte in seiner Ansprache heraus, dass im dortigen Institut bzw.

der Vorgängereinrichtung FAL bereits in den 1970er Jahren über regenerative Kraftstoffe wie Biodiesel und Bio-Ethanol geforscht wurde.

Besonders aufgewertet wurde die Tagung durch die Verleihung der Kamm-Jante-Medaille. Dieser Preis der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Kraftfahrzeug- und Motorentechnik (WKM) wurde von Prof. Dr. Dr.h.c. Helmut Tschöke (Universität Magdeburg) und Prof. Dr. Wolfgang Eifler (Ruhr-Universität Bochum) an Dr. Annelies Vandersickel, ETH Zürich, für ihre bahnbrechenden Untersuchungen zur Aufklärung der Verbrennung beim homogenen Brennverfahren und an Dr. David Schröck, Universität Stuttgart, vergeben. Letzterer hatte im Rahmen seiner Dissertation völlig neuartige Windkanal-Untersuchungen zur Seitenwind- und Böempfindlichkeit von Fahrzeugen entwickelt. Die Verleihung der Medaillen war vielen anwesenden Doktoranden Vorbild und Motivation zugleich.

Die Ergebnisse der Tagung, die mit freundlicher Unterstützung der AVL GmbH, der Öffentlichen Versicherung Braunschweig, der UFOP und der IAV mbh durchgeführt wurde, sind in einem Tagungsband mit dem Titel „Innovative Automobiltechnik III“ im Cuvillier-Verlag, Göttingen, erschienen.

## UFOP/AGQM Fachseminar „Aktuelle Aspekte zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung“

Einen nach wie vor großen Informationsbedarf über alle Stufen der Rohstofferasung und -verarbeitung bis zum Biodiesel sowie des Mineralölhandels stellte Dieter Bockey, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM), gleich zu Beginn des 5. Fachseminars zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung fest.

Dr. Mattias Nickel, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), erläuterte den Entwicklungsstand und die geographische Verbreitung der Zertifizierungssysteme in der EU und in Drittstaaten. Dr. Nickel stellte in diesem Zusammenhang die Zuständigkeit der BLE bezüglich der Zertifizierungsstellen heraus, soweit diese ihren Sitz in Deutschland haben und betonte, dass mit der EU-Anerkennung von Zertifizierungssystemen nicht zugleich die Zertifizierungsstellen für die Systeme anerkannt oder akkreditiert seien, dies bleibe Aufgabe der jeweiligen Mitgliedsstaaten. Dr. Nickel unterstrich, dass die Rückverfolgbarkeit der Rohstoffherkunft in gleicher Dokumentationsqualität auch von Marktakteuren in Drittstaaten wie in Deutschland verlangt werde. Das Prinzip der Rückverfolgbarkeit bis zum Rohstoffanbau werde im Rahmen der nationalen Regelung zur Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung nicht aufgebrochen. Insbesondere hier müssten sich alle

zugelassenen Zertifizierungssysteme bezüglich der jeweiligen Zertifizierungs- und Dokumentationsanforderungen vor dem Hintergrund der Erwartungshaltung der Politik und der Verbraucher, messen lassen. Vor diesem Hintergrund wurde die praktische Anwendung der Erweiterungen der Datenbank Nachhaltige-Biomasse-System (Nabisy) demonstriert.

André Krumland, Bundesfinanzdirektion Südwest und Reiner Thormann, Hauptzollamt Krefeld, erläuterten aktuelle verwaltungstechnische Aspekte zur Umsetzung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung aus Sicht der Zollverwaltung. Der Vortrag umfasste ebenfalls aktuelle Fragestellungen und Voraussetzungen bestimmter Rest- und Abfallstoffe für die Doppelanrechnung auf die Quotenverpflichtung sowie der Nachweise für die Biobilanzen. Mit der Umsetzung der am 01.01.2011 rückwirkend in Kraft getretenen Änderung der 36. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), hatte auch Deutschland die Möglichkeit der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen, in nationales Recht umgesetzt. Ein erheblicher Nachfragebedarf bestand insbesondere bezüglich der hiermit verbundenen Dokumentationspflichten. Bockey betonte an dieser Stelle die Problematik, dass am Biokraftstoff selbst eine Prüfung über die Rohstoffart

und -herkunft nicht möglich sei, sondern ausschließlich im Wege eines Dokumentationssystem schließlich auch Betrugstatbestände bezüglich der „Abfallherkunft“ vorgebeugt werden müsse. Als dringenden Harmonisierungsbedarf auf EU-Ebene stellte der AGQM-Geschäftsführer die Frage der Abfallherkünfte und -nachweise insbesondere bei Drittlandsimporten heraus.

Peter Jürgens, Geschäftsführer der RedCert GmbH, berichtete über den Stand der Implementierung des REDcert-Systems in Deutschland und in der EU. EU-weit könne das System über 1.000 Teilnehmer, davon etwa 900 mit ca. 2.400 Betriebsstätten in Deutschland verzeichnen. Nach wie vor müssten jedoch Unsicherheiten bei Systemteilnehmern und Auditoren festgestellt werden in der Handhabung von Massenbilanzen und Nachhaltigkeitsnachweisen, betonte Jürgens. Als besondere Herausforderung in der administrativen Umsetzung und Qualifizierung der Auditoren stellte Jürgens die Umstellung von der Biokraftstoff- auf die Treibhausgasquote ab 2015 und die Anhebung der Treibhausgasminderung für Biokraftstoffe auf mindestens 50 Prozent ab 2017 heraus. Dann müssten auf allen Stufen Maßnahmen zur THG-Optimierung umgesetzt und dokumentiert werden. Die Tagungsunterlagen können kostenpflichtig angefordert werden: [a.baeumer@agqm-biodiesel.de](mailto:a.baeumer@agqm-biodiesel.de)

## Volkswagen-Partnerschaft mit Biokraftstoffunternehmen

Volkswagen ist in den USA eine Partnerschaft mit den Biokraftstoffunternehmen Solazyme und Amyris eingegangen, um die Höhe der Biodiesel-Emissionen bewerten und die Vorteile des alternativen Kraftstoffes aufzuzeigen zu können. Volkswagen wird seinen Partnern den Passat TDI und den Jetta TDI zur Verfügung stellen, damit Solazyme und Amyris die Auswirkungen des Biokraftstoffes auf die Clean-Diesel-Technologie von Volkswagen untersuchen können. Über einen Zeitraum von 12 Monaten werden Ingenieure von Volkswagen Daten erheben, die ihnen dabei helfen werden, effizienteren, saubereren verbrennenden Diesel für zukünftige Produkte zu entwickeln. Vorherige Analysen haben

gezeigt, dass fortgeschrittene Biokraftstoffe bei einer mit konventionellem Diesel vergleichbaren Leistung deutlich geringere Fahrzeugemissionen verursachen. Amyris stellt seinen Kraftstoff aus Pflanzenzucker her und verwendet hierbei erneuerbare Kohlenwasserstoffe für die Herstellung von Kraftstoff und anderen chemischen Anwendungen. Die von Solazyme entwickelte Technologie verwertet Mikroalgen für die Erzeugung von Ölprodukten. „Die hervorragenden Witterungseigenschaften, die hohe Cetanzahl und die mit herkömmlichem Mineralöldiesel vergleichbare Energiedichte hat es uns ermöglicht, einen der höchsten von der US Environmental Protection Agency (EPA) zer-

tifizierten Beimischungswerte zu erzielen“, sagt Mario Portela, Chief Operating Officer von Amyris. „Unsere Partnerschaft mit Volkswagen, wie auch unsere Arbeit in Brasilien, wo annähernd 200 Busse mit verschiedenen Mischungen von Amyris-Diesel betrieben werden, ist ein weiterer Meilenstein in der Akzeptanzverbreitung bei Fahrzeugherstellern. Rogerio Manso, Chief Operating Officer von Solazyme fügt hinzu: „Solazymes zu 100% erneuerbarer Diesel ist kompatibel mit bestehender Infrastruktur und Fahrzeugen und liefert dem Weltklasse-Motorenhersteller fortgeschrittenen Dieselerersatz, der die Treibhausgasemissionen und die bodennahen Emissionen reduziert.“