

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

**ERZEUGERPREISE**  
**GROSSHANDELSPREISE** ..... 2  
 Raps  
 Rapsöl, Palmöl  
 Rapsschrot  
 Rapsexpeller

**KRAFTSTOFFE** ..... 3  
 Großhandelspreise  
 Tankstellenpreise  
 Verwendungsstatistik

**SCHLAGLICHTER** ..... 4ff.

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise auf niedrigem Niveau stabilisiert
- Marktlage aber unverändert: zurückhaltendes Angebot, geringe Nachfrage
- Ernteschätzung für Brasilien leicht angehoben, frühe Sojabohnenerträge in Argentinien überzeugen
- Verhandlungen zwischen USA und China gehen voran, China kaufte zuletzt größere Menge US-Soja

### Ölschrote und Presskuchen

- Hinweis: Preise der dezentralen Ölmühlen werden seit dem Jahreswechsel 2019 nicht mehr veröffentlicht. Stattdessen finden Sie auf Seite 2 die Preisentwicklung für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland
- Umsätze mit Rapsexpeller bleiben gering, vordere Ware wieder verfügbar, aber wenig Kaufinteressenten
- Am Sojaschrotmarkt warten Käufer auf Preisnachlässe

### Pflanzenöle

- Rapsöl wieder deutlich teurer als andere Pflanzenöle

### Kraftstoffe

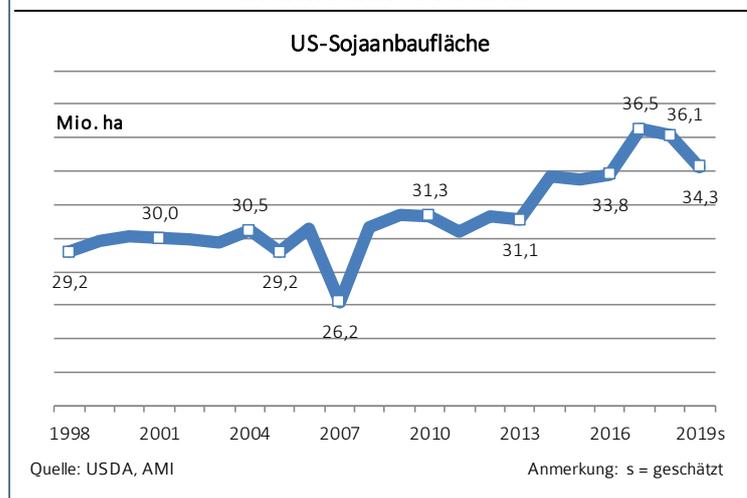
- Nachfrage der Biodieselindustrie zum Monatsende belebt
- OPEC-Förderkürzung stützt Rohölkurse, aber Dieselpreise ziehen nicht mit

## Preistendenzen

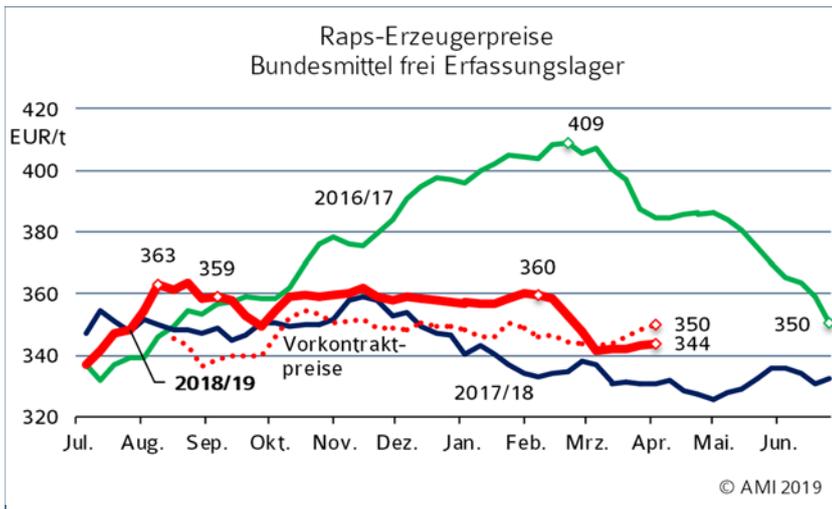
Mittelwerte	14. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	344,06	343,16	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	369,00	367,00	↗
Rapsöl	710,00	715,00	↘
Rapsschrot	220,00	222,00	↘
Rapspresskuchen*	225,50	227,50	↘
Paris Rapskurs	361,50	360,00	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, inkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	117,38	114,82	↗
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	123,73	124,27	↘
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	62,46	59,41	↗

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

## Grafik der Woche



# Marktpreise



## Raps

Im Februar hatten die Rapspreise kräftig nachgegeben, sind aber im März nicht weiter verfallen, sie konnten sich sogar wieder stabilisieren. Mit zuletzt 344 EUR/t bleibt das Niveau jedoch niedrig und die Marktlage im Prinzip unverändert. Rapsproduzenten sind selten verkaufsbereit, die Nachfrage der Ölmühlen bleibt gering. Preisunterstützung bringen lediglich leicht feste Terminkurse. Die Hoffnung der Erzeuger im Übergang auf die neue Ernte höhere Forderungen durchsetzen zu können schwindet, Restmengen aus der alten Ernte werden dennoch zurückgehalten.

## Rapsöl

Anfang März legten die Rapsölpreise kräftig zu, knappes Angebot, lebhaftere Nachfrage und festere Rapsterminkurse brachten Unterstützung. Seitdem haben sich die Preise aber kaum mehr bewegt. Zuletzt knickten sie, schwächeren Sojaölpreisen folgend, leicht nach unten ab.

## Rapsexpeller

Rapsexpeller werden durch Heißpressung gewonnen, Lösungsmittel, wie bei der Gewinnung von Rapsextraktionsschrot, kommen nicht zum Einsatz. Der Rohproteingehalt von Rapsexpeller liegt bei 30-35 %, der Rohfettgehalt bei 8-12 % und der Rohfasergehalt bei 10-14 %. Nach dem Herstellungsprozess wird zur Sicherstellung der Lagerfähigkeit auf eine Restfeuchte von 14 % heruntergetrocknet.

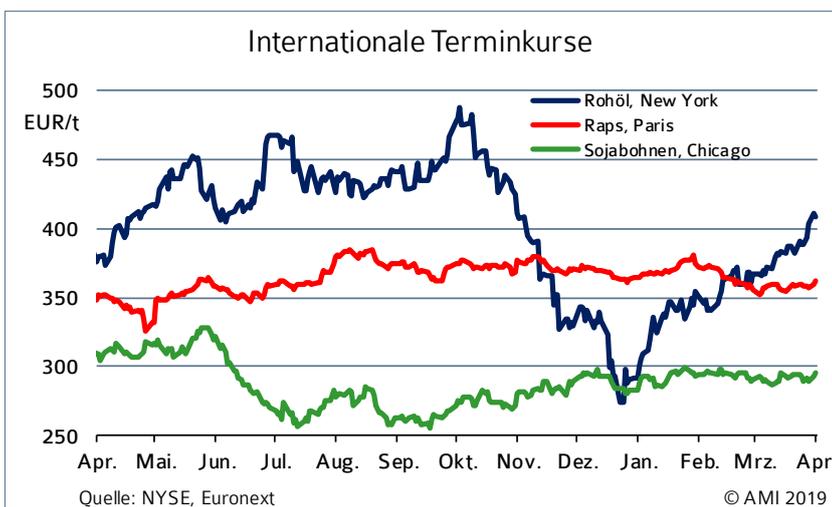
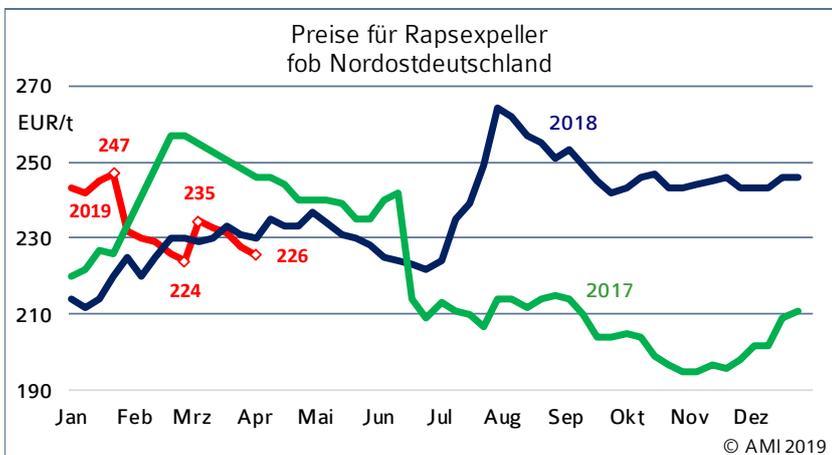
Im Februar war das Angebot an Rapsexpeller äußerst gering, fob Nordostdeutschland wurden erst wieder für Ware zur Lieferung ab August Preise genannt. Im März hat sich die Marktlage insofern gewandelt, als dass es wieder Angebot auf den vorderen Positionen, auch zur sofortigen Lieferung gab. Doch die Nachfrage bleibt sehr gering. Mischfutterhersteller sind zumeist ausreichend mit Proteinkomponenten versorgt und müssen vorerst nichts zukaufen. Sie beobachten den Preisverlauf und warten auf weitere Vergünstigungen, die mit steigendem Angebotsdruck aus Südamerika auch kommen könnten.

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

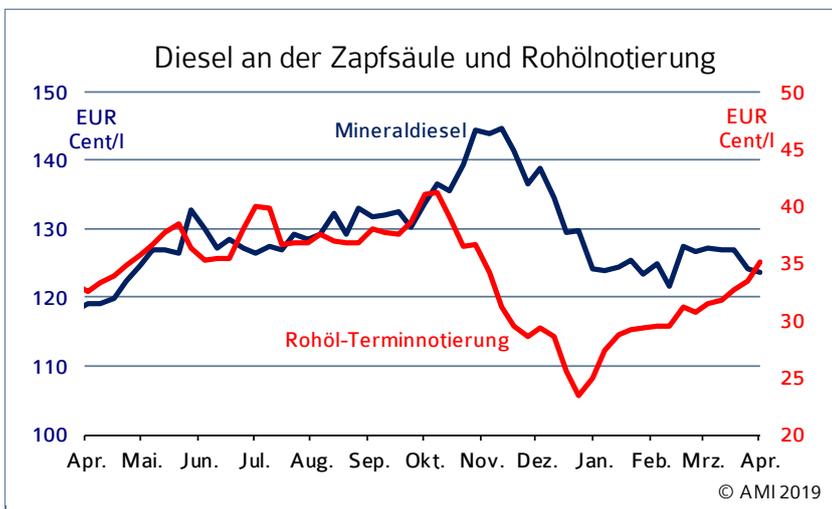
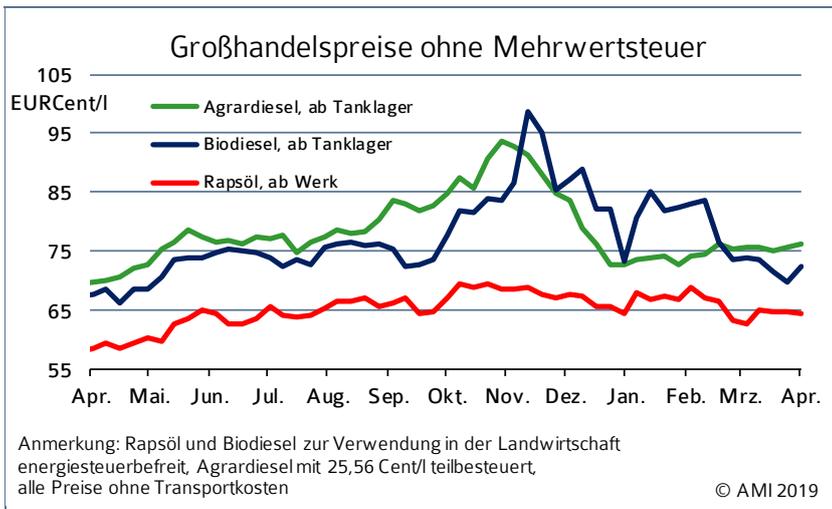
in EUR/t am 03.04.2019, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	369	220	710	467
Vorwoche	367	222	715	464

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



**Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2019**  
in 1.000 t

	Jan.	kumuliert 2018	2017
<b>Biodiesel Beimischung</b>	192,8	192,8	182,8
<b>Dieselmotorkraftstoffe</b>	2.783,6	2.783,6	2.599,9
<b>Biodiesel + Diesel</b>	2.976,4	2.976,4	2.782,7
<b>Anteil Biodiesel</b>	6,5 %	6,5 %	6,6 %
<b>Bioethanol ETBE a)</b>	7,6	7,6	10,2
<b>Bioethanol Beimischung</b>	92,1	92,1	94,7
<b>Summe Bioethanol</b>	99,7	99,7	104,9
<b>Ottomotorkraftstoffe</b>	1.258,3	1.258,3	1.279,4
<b>Otto- + Bioethanolmotorkraftstoffe</b>	1.358,0	1.358,0	1.384,3
<b>Anteil Bioethanol</b>	7,3 %	7,3 %	7,6 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %;  
Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.  
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte ging es im März ruhiger zu, die Preise gaben bei verhaltener Nachfrage zunächst nach. Beimischer begannen zunehmend von Winter- auf Sommerware umzustellen. Zum Monatsende ging es dann aber wieder lebhafter zu. Festere Preise begründen Marktteilnehmer mit leicht steigender Nachfrage. Die wiederum werde durch das schöne Wetter und steigenden Kraftstoffverbrauch in der Bau- und Landwirtschaft angetrieben. Dieselsabsatz und verbrauch steigen, womit sich auch die Beimischungsmenge von Biodiesel erhöht.

## Tankstellenpreise

Die Rohölkurse haben im März weiter kräftig zugelegt. Zuletzt erreichten sie rund 35 EUR Cent/l und damit ein 6-Monatshoch. Auftrieb gaben neue Förderkürzungen der OPEC sowie Produktionsausfälle in Venezuela. Auf die Mineraldieselpreise in Deutschland übertrug sich die feste Tendenz allerdings nicht, 123,73 EUR Cent/l sind 2,7 % weniger als vor 4 Wochen.

## Verbrauch

### Biodiesel

Zu Beginn des Jahres wurde mehr Biokraftstoff verbraucht als in den zurückliegenden 5 Monaten. Das spiegelt sich sogar in der Beimischungsquote wider. Der saisonal übliche Nachfrageschub für Biodiesel zu Beginn des Jahres zeichnet sich 2019 erneut ab. Im Januar 2019 wurden nicht nur 9 % mehr nachgefragt als noch im Dezember 2018, auch der Trend zu insgesamt höherem Verbrauch setzt sich durch. So wurden im Januar 2019 rund 5,5 % mehr Biodiesel eingesetzt als im Januar 2018 und damit so viel wie seit August 2018 nicht mehr.

### Bioethanol

An Bioethanol zur Beimischung und zur ETBE-Herstellung wurden im Januar 2019 rund 99.700 t nachgefragt. Das war 5,2 % mehr als im Vormonat, allerdings 5 % weniger als im Januar 2018. Gleichzeitig wurde weniger Ottomotorkraftstoff verbraucht. Mit 1,26 Mio. t unterschreitet die Menge sowohl den Vormonatswert (-4,4 %) als auch den Vorjahreswert (-1,6 %). Das bedeutet, dass die aktuelle Beimischungsquote von 7,3 % zwar den Wert aus Dezember, damals waren es 6,7 % übersteigt. Gegenüber den 7,6 % im Januar 2018 steckt sie allerdings zurück.

# Schlaglichter

## Ölsaaterzeuger fordern Ablehnung des Delegierten Rechtsaktes zur Regelung von „low und high iLUC-risk biofuels“ durch das EU-Parlament

Am 8. Februar 2019 hat die EU-Kommission den Entwurf eines Delegierten Rechtsaktes zur Regelung von Biokraftstoff-Rohstoffen mit hohem oder niedrigem Risiko, indirekte Landnutzungsänderungen (iLUC) auszulösen, vorgelegt. Die Vorlage ist ein Ergebnis der Trilog-Verhandlungen zur Reform der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) vom Juni 2018. Aufgrund der zahlreichen, im Entwurf enthaltenen Ausnahmeregelungen halten die UFOP und die Fédération française des Producteurs d'Oléagineux et de Protéagineux (FOP) den Entwurf für nicht akzeptabel und fordern das EU-Parlament auf, den Delegierten Rechtsakt innerhalb der Einspruchsfrist vor Ablauf der Legislaturperiode des aktuellen Parlaments abzulehnen.

Die Neufassung der RED II ist Ende 2018 in Kraft getreten. In Art. 26 (2) ist geregelt, dass der Anteil von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen mit einem hohen Risiko einer indirekten Landnutzungsänderung (iLUC) auf Basis der verbrauchten Menge im Kalenderjahr 2019 limitiert (gedeckelt) wird. Der Anteil dieser Biokraftstoffe muss ab dem 31. Dezember 2023 bis 2030 stufenweise auf 0% reduziert werden. Im April 2017 hatte das Europäische Parlament (EP) die EU-Kommission unter politischen Handlungsdruck gesetzt, das „Problem Biokraftstoffe aus Palmöl“, vielfach Auslöser einer kritischen öffentlichen Diskussion, zu lösen.

Mit dem nun vorgelegten Entwurf eines delegierten Rechtsaktes soll die Definition von high-iLUC-Risiko-Rohstoffen im EU-Recht verankert werden und – in diesem Fall – festgelegt werden, welche

Biokraftstoffe als risikoarme Biokraftstoffe zertifiziert werden könnten. Er sieht jedoch „Schlupflöcher“ vor, die aus Sicht von UFOP und FOP geschlossen werden müssen. Alles andere würde dem politischen Willen des EP zuwider laufen und die weitere Entwicklung der Biokraftstoffe auf der Basis von Rapsöl gefährden. Insbesondere die Regelungen für eine Sonderbehandlung für Betreiber von Kleinplantagen werden kritisch gesehen, denn dadurch werden bereits durchgeführte und zukünftige Urwaldrodungen möglicherweise legalisiert. Auch die Zulassung des Anbaus auf degradierten Flächen ist in der vorgesehenen Form zu kritisieren. Hier ist ein Nachweis zu fordern, dass mindestens zehn Jahre kein Anbau auf diesen Flächen erfolgt ist. Wir sind überzeugt davon, dass neue Kriterien vorge schlagen werden müssen.

UFOP und FOP rufen noch einmal die Forderung des EP nach einem Ende der Anrechnung palmölbasierter Biokraftstoffe mit einem hohen iLUC-Risiko auf die Treibhausgas-Bilanz in Erinnerung. Statt Palmöl sollte der Anbau von Kulturarten gefördert werden, die einen bedeutenden Beitrag zur Tierernährung, insbesondere zur EU-Proteinversorgung, leisten. Futtermittel als Nebenprodukt der Verarbeitung von Raps zu nachhaltigen Biokraftstoffen ist derzeit die europaweit wichtigste gentechnikfreie Eiweißquelle. Nur wenn kritische Rohstoffe wie Palmöl aus der Anrechnung auf die Biokraftstoffziele entzogen werden, kann der Biokraftstoffsektor weiterhin ein wesentlicher Teil einer europäischen Proteinstrategie sein, wie sie derzeit von der EU-Kommission diskutiert wird.



Generell fordern beide Verbände mehr Mut in der europäischen Biokraftstoffstrategie in Bezug auf die Nutzung Biomasse-basierter Biokraftstoffe, insbesondere nachhaltiger Biodiesel aus Raps, die bereits heute ausreichend am Markt verfügbar sind. Damit wird gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zur Stützung der europäischen Erzeugerpreise geleistet, die infolge einer weltweiten Überschuss-situation seit Jahren unter Druck stehen. Der Beitrag von Biokraftstoffen aus Reststoffen, beispielsweise aus Stroh, ist in Bezug auf das zur Verfügung stehende Biomassepotenzial sehr genau zu analysieren und darf nicht überschätzt werden. Weitere Alternativen wie die Elektromobilität oder Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom befinden sich in der Entwicklung und werden erst in einigen Jahren eine spürbare Alternative sein.

Die Verbände erinnern daran, dass sich viele Staaten im Klimaschutzabkommen von Paris verpflichtet haben, nationale Klimaschutzpläne vorzulegen. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse können einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten und müssen daher in diesen Plänen eine bedeutende Rolle im Verkehrsbereich einnehmen. Die Verbände erinnern daran, dass der Verkehrssektor mit Ausnahme des Einsatzes nachhaltiger Biokraftstoffe bisher praktisch nichts zur Erfüllung der Klimaschutzziele beigetragen hat.

# Schlaglichter

## Allianz für grüne Kraftstoffe: Klimaziele im Verkehr sind nur mit CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen zu erreichen

### Gemeinsame Erklärung der Verbände BDBe, DVFG, MEW, MVaK, MWV, UFOP, UNITI und VDB:

Globale, europäische und nationale Vorgaben setzen den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr künftig immer engere Grenzen. Die Nationale Plattform zur Zukunft der Mobilität (Verkehrskommission) hält zu ihrem Zwischenbericht fest: Zur Zielerreichung „werden alle Technologien und Verkehrsträger und entsprechende Investitionen in Infrastrukturen und Produktionsanlagen benötigt“. In einer Gemeinsamen Erklärung begrüßen acht Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger diese Feststellung der Verkehrskommission. Sie fordern die Bundesregierung auf, das Potenzial CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe ebenso engagiert zu nutzen wie das der Elektromobilität.

Bis 2050 will die EU klimaneutral werden; bis 2030 gibt es ehrgeizige Zwischenziele unter anderem für den Verkehr. Doch selbst wenn in Deutschland bis 2030 wie angestrebt rund 7 bis 10 Millionen E-Autos fahren, werden noch mehr als 35 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor unterwegs sein. Wesentliche Teile des Lkw-Verkehrs sowie Schiff- und Luftfahrt sind zudem nur schwer elektrifizierbar. Auch mit weiteren erforderlichen Maßnahmen wie mehr Ökostrom und mehr Förderung für Bus und Bahn wird sich die CO<sub>2</sub>-Lücke im Verkehr nicht schließen lassen.

### Biokraftstoffe und E-Fuels notwendig

Das bedeutet: Wir werden für den Klimaschutz weiterhin flüssige Kraftstoffe brauchen, und diese müssen klimaneutral werden. Biokraftstoffe sorgen bereits heute für Treibhausgasreduktion; fort-

schrittliche Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen werden eine zunehmend bedeutende Rolle spielen. Darüber hinaus steht mit strombasierten synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) eine weitere Technologie zur Minimierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zur Verfügung.

### Fokussierung auf eine Technologie beinhaltet hohe Risiken

Gegen eine reine Fokussierung auf die E-Mobilität sprechen auch soziale und regionale Aspekte: Im Falle höherer Energiesteuern auf Kraftstoffe bezahlen Bewohner im ländlichen Raum, die auf eine große Reichweite angewiesen sind, die staatlich geförderte Elektromobilität der Städter. Kleinwagen drohen wegen

höherer Kosten aufgrund der erforderlichen CO<sub>2</sub>-Senkung deutlich teurer zu werden, was gerade Bezieher niedriger Einkommen trübe.

### Die Branche ist zum Dialog bereit

Die Unterzeichner der Gemeinsamen Erklärung sind davon überzeugt, dass nur mit einem deutlichen Ausbau der Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe die Klimaziele im Verkehr erreicht werden können. Für die notwendigen erheblichen Investitionen in verschiedene fortschrittliche Technologien sind verlässliche und attraktive Rahmenbedingungen unerlässlich. Die Verbände stehen mit ihren Mitgliedsunternehmen bereit, den Weg zu mehr erneuerbaren Kraftstoffen zu beschreiten.

### Die Unterzeichner:

1. BDB<sup>e</sup> – Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft
2. DVFG – Deutscher Verband Flüssiggas
3. MEW – Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland
4. MVaK – Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe
5. MWV – Mineralölwirtschaftsverband
6. UFOP – Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen
7. UNITI – Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen
8. VDB – Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie



# Schlaglichter

## Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse mit wichtiger Brückenfunktion

### Rapsprotein die wichtigste heimische Eiweißquelle

In einem Schreiben an die Mitglieder des Europäischen Parlamentes hat der Vorsitzende der UFOP, Wolfgang Vogel, die besondere Bedeutung des Rapsanbaus in der Europäischen Union hervorgehoben. Raps sei als Blühpflanze sowohl der mit Abstand wichtigste Rohstoff für die Herstellung von Biokraftstoffen, als auch für die Bereitstellung von gentechnikfreiem Futterprotein. Anlass des Schreibens ist die Vorlage des dritten Berichtes der UFOP zur globalen Marktversorgung. Der Vorsitzende betont insbesondere die Brückenfunktion von nachhaltig zertifiziertem Raps mit seinem spürbaren Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele und zur Entlastung der nationalen Haushalte.

Der Bericht komme erneut zu dem Ergebnis, dass weltweit eine ausreichende Versorgung mit Nahrungsmittelerohstoffen sichergestellt sei. Die sogenannte Tank-Teller-Diskussion müsse endlich sachgerecht geführt werden, betonte Vogel. Der UFOP-Vorsitzende kritisierte die vielfach widersprüchliche Politik. Während die Europäische Union zertifiziert nachhaltige, aus heimischen Rohstoffen hergestellte Biokraftstoffe

zur Treibhausgas-Minderung und gleichzeitig zur Mengen- und Preissteuerung ablehne, werde dieses Instrument umso gezielter beispielsweise in Indonesien, Argentinien, Brasilien oder in den USA eingesetzt. Dies sei abzulesen an den steigenden gesetzlichen Mandaten zur Beimischung in fossilen Kraftstoffen. Obwohl die EU mit der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) richtigerweise die Anforderungen an die Nachhaltigkeitszertifizierung und Dokumentation verschärfe, entschärfe sie selbst dieses Instrument gleichzeitig, indem Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in der EU auf einem nicht akzeptablen Niveau von maximal 7 Prozent gedeckelt würden. Gleichzeitig werde mit Argentinien eine Vereinbarung für den zollfreien Import von 1,2 Millionen Tonnen Soja-Biodiesel vereinbart. Hinzu komme, dass sich derzeit mit Indonesien bzw. den ASEAN-Staaten ein Handelsstreit um die Behandlung von Palmöl anbahne, weil die EU ein Freihandelsabkommen mit den ASEAN-Staaten anstrebe.

Der UFOP-Vorsitzende erinnerte die Abgeordneten an die Lastenteilungsregelung (Effort-Sharing-Regulation – ESR) zur Erfüllung des Treibhausgas-Minderungsziels der EU in Höhe von 40% im Jahr 2030. Aufgrund der absehbaren Ziel-



verfehlung insbesondere im Verkehrssektor, müsse Deutschland bereits 2021 Emissionsrechte von anderen Mitgliedstaaten erwerben. Bundesfinanzminister Scholz habe dazu in den Haushaltsjahren 2021 bis 2023 jeweils 100 Millionen EUR vorgesehen, die nach Auffassung des UFOP-Vorsitzenden nicht ausreichen werden. Durch den Verzicht auf die Nutzung des Treibhausgas-Minderungspotenzials von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse würden völlig unnötig höhere Zahlungen von Steuermitteln an Mitgliedstaaten in Kauf genommen, die national möglicherweise eine wenig ambitionierte Klimaschutzpolitik umsetzen. Dies werde die öffentliche Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen weiter unterlaufen, befürchtet Vogel.

## EU-Biokraftstoffpolitik: UFOP fordert Palmöl-Reduktionsstrategie

Die UFOP nahm das noch bis zum 8. März 2019 laufende Konsultationsverfahren der EU-Kommission zum Entwurf des Delegierten Rechtsaktes zur Regelung von Biokraftstoff-Rohstoffen mit niedrigem oder mit hohem Risiko für Landnutzungsänderungen (iLUC) zum Anlass, in Deutschland und in der Europäischen Union eine Reduktionsstrategie bei der Verwendung von Palmöl einzufordern.

Die UFOP richtete ihren Appell sowohl an die Biokraftstoffhersteller als auch die Mineralölwirtschaft, die bei diesem Thema ihrer Verantwortung gerecht werden müssten. Die zukünftige Biokraftstoffpolitik, insbesondere die Rolle der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, müsse auf eine möglichst hohe umweltpolitische Akzeptanz fußen, so die Begründung.

Im Ergebnis des Trilog-Verfahrens zur Reform der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) im Juni 2018 wurde festgelegt, dass die ab 2023 einsetzende Reduktionsstrategie für Palmöl auf der Obergrenze des Absatzes von Palmöl im Jahr 2019 basiert. Der Verband befürchtet, dass mit dieser Regelung ungewollt eine Quotenmenge festgesetzt wird, die von der betroffenen Wirtschaft praktisch selbst >>>

# Schlaglichter

festgelegt werden kann. Es sei nicht mit dem Ergebnis des Trilogverfahrens vom vergangenen Jahr vereinbar, dass die Palmölmenge im Jahr 2019 die bisher eingesetzte Menge übersteige.

Die UFOP kritisiert, dass mit dem Vorschlag der EU-Kommission für einen Delegierten Rechtsakt Schlupflöcher

insbesondere für Kleinplantagenbetreiber geschaffen würden, die dieses Mengen-gerüst unterlaufen. Vor diesem Hintergrund müsse die Frage gestellt werden, ob die Beibehaltung der Massenbilanzierung sachgerecht sei. Bei einem Preisunterschied zwischen Raps- und Palmöl von aktuell 300 EUR je t ist der wirtschaftliche Anreiz enorm, Palmöl zur Verarbeitung

einzusetzen. Die UFOP appelliert deshalb insbesondere an die Mineralölwirtschaft als die entscheidende Schnittstelle zum Endkunden, unter Hinweis auf die vom EU-Parlament mit Nachdruck geforderte Auslaufstrategie, den Einsatz von Palmöl zu reduzieren.

## VDB: Neue UBA-Zahlen: Im Verkehr kaum Klimaschutz jenseits von Biokraftstoffen

Die am 2. April 2019 vom Umweltbundesamt (UBA) vorgestellten Zahlen für das Jahr 2018 zeigen einmal mehr, dass Klimaschutz im Verkehr jenseits von Biokraftstoffen kaum stattfindet. „Ganz offensichtlich reicht es nicht, wie in den vergangenen zehn Jahren lediglich auf effizientere Motoren und Antriebe sowie mehr Rad- und Fußverkehr zu bauen. Diese Instrumente sind zwar wichtig und sollten in zunehmendem Maße eingesetzt werden. Aber sie müssen gemeinsam mit steigenden Mengen erneuerbarer Kraftstoffen genutzt werden, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr nur um etwa 2,9 Prozent gesunken, obwohl eine deutlichere Verringerung nötig wäre, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen. Nach der Analyse

des UBA resultiert der leichte Emissionsrückgang nicht aus Klimaschutzmaßnahmen, sondern aus höheren Kraftstoffpreisen. Etwa 94 Prozent der im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr eingesetzten Energie stammte aus fossilen Quellen, knapp sechs Prozent aus erneuerbaren Energien, zumeist Biokraftstoffen.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung und seine Ziele für jeden Sektor beruhen auf den wissenschaftlichen Berechnungen der Energiereferenzprognose. Darin wird gezeigt, dass die Ziele erreichbar sind, wenn im Jahr 2030 etwa 6 Millionen Elektrofahrzeuge und rund 20 Prozent erneuerbare Kraftstoffe im Straßenverkehr genutzt werden. Die nach den neuen UBA-Zahlen bisher erreichten knapp sechs Prozent erneuerbare Kraftstoffe müssten also in den kommenden elf Jahren fast vervierfacht werden, damit die Vorgaben aus dem Klimaschutzplan erfüllt werden. „Wir betonen ausdrück-

lich, dass Effizienz, Elektromobilität und erneuerbare Kraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol natürliche Partner sind“, sagte Baumann. Mittelfristig sei es sinnvoll, Biokraftstoffe vermehrt im Straßengüterverkehr und auf der Langstrecke einzusetzen, während die Elektromobilität ihre Vorteile im Individualverkehr ausspielen kann. „Vor dem Hintergrund eines rasant abschmelzenden Budgets an Treibhausgasen, die noch in die Atmosphäre gelangen dürfen, müssen alle heute verfügbaren Optionen zum Klimaschutz genutzt werden.“

Nachhaltig produzierter Biodiesel und Bioethanol stellen derzeit etwa 90 Prozent der Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor. In Deutschland produzieren die Hersteller Biodiesel zumeist aus Raps und Altspeisefetten, während für die Bioethanolherstellung Getreide und Zuckerrübe genutzt wird.

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.**

