



# 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

+++ Schwache Feldbestandsentwicklung und pessimistische Aussichten stützen Rapskurse und bremsen Abgabebereitschaft der Erzeuger ++ Soja-kurse profitieren von unerwartet kleinen Ernten in Südamerika und regem US-Export +++

### Ölschrote und Presskuchen

+++ Raps- und Sojaschrot anhaltend knapp offeriert und mit festen Preisen auf Rekordhoch +++ Presskuchenpreise nach oben angepasst +++

### Pflanzenöle

+++ Wenig Entwicklung der Rapsölpreise +++ Biodieselimporte aus Übersee teils günstiger als EU-Rohstoff +++ Kaltgepresstes Rapsöl preisstabil +++

### Biokraftstoffe

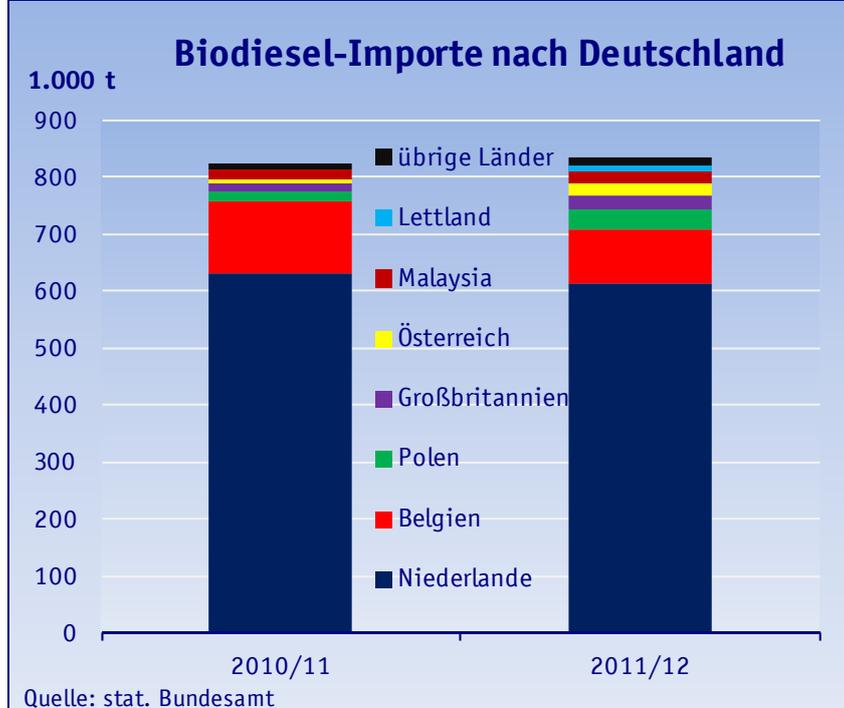
+++ Biodiesel preislich attraktiv, Abstand zum Diesel bei 9 Cent/l +++ Im-  
porte aus Übersee über Vorjahresstand+++ Mineralöl bleibt auf hohem Ni-  
veau +++

## Preistendenzen

Mittelwerte	18. KW	Vor- woche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	480,63	474,88	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	502,00	501,00	↗
Rapsöl	998,00	995,00	↗
Rapsschrot	267,00	259,00	↗
Rapspress- kuchen*	265,50	260,38	↗
MATIF Raps	487,50	507,00	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, netto</b>			
Biodiesel	109,56	109,48	↗
Rapsölkraft- stoff*	133,89	134,03	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	141,70	142,53	↘
Diesel	149,48	150,36	↘
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	106,16	103,55	↗

\* = Vormonatsvergleich

## Grafik der Woche



## Impressum

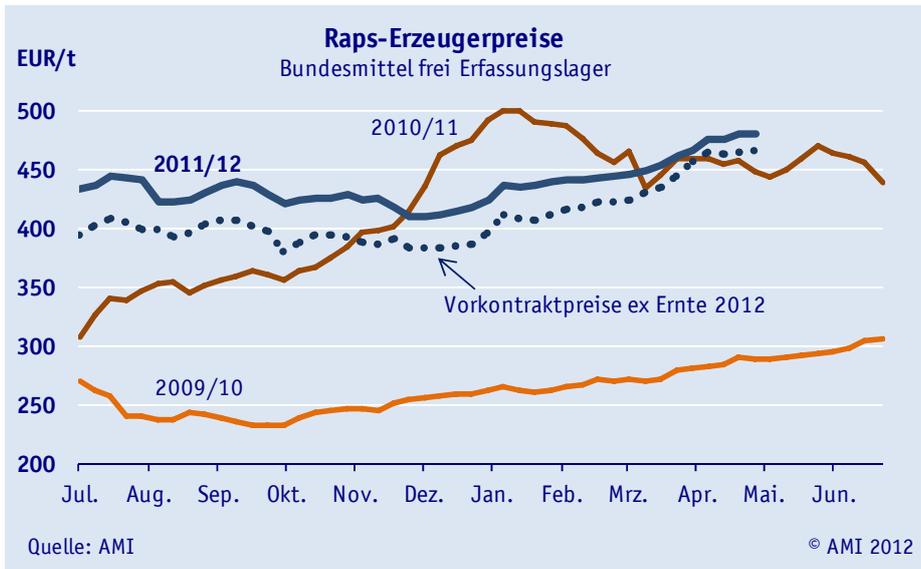
UFOP  
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.  
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin  
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485  
E-Mail: [info@ufop.de](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://www.ufop.de)  
Redaktion:  
UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter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

Trotz weiterhin ansteigender Rapspreise für Ware der neuen Ernte bleibt die Abgabebereitschaft der Erzeuger zurückhaltend. Ungewissheit über die Ertragshöhe aufgrund von Auswinterungsschäden und schwacher Bestände bremst das Engagement.

## Rapsöl

Deutsches Rapsöl zur Herstellung von Biodiesel ist kaum nachgefragt. Biodieselimporte gelangen verstärkt auf den deutschen Markt und belasten die inländischen Preise.

## Rapspresskuchen

Vor dem Hintergrund steigender Forderungen für Raps-schrot gehen auch die Preise für Rapspresskuchen nach oben. Vor allem kleinere Partien außerhalb der Vertragslieferungen haben sich aufgrund des knappen Angebotes deutlich verteuert. Auch Mischfütterhersteller müssen für Presskuchen mit durchschnittlich 256 EUR/t rund 10 EUR/t mehr bezahlen als noch im März. Im Schnitt kostete Presskuchen im April 264,50 EUR/t und damit knapp 9 EUR/t mehr als im Vormonat.

**Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl**  
in EUR/t am 02.05.2012, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2011 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	502	267	998	889
Vorwoche	501	259	995	893

Quelle: AMI

## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 24.04.2012)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh   DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	250-278	240-270	111,00	105,91   106,92	135,44
> 100 t	240-285	249-270	Vm: 112,00 Vm: 105,84   106,03 Vm: 134,00		

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

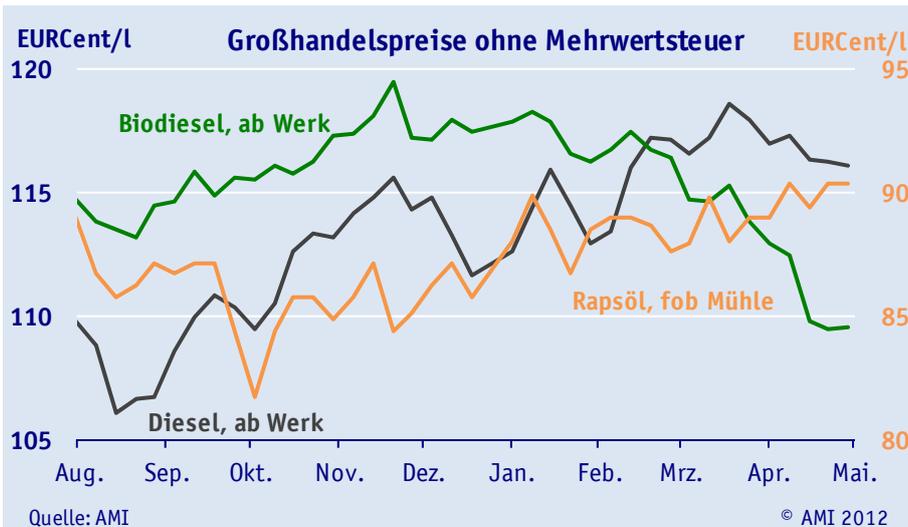


## Kaltgepresstes Öl

Die Ölpreise sind im April gegenüber Vormonat nahezu unverändert. Die schwache Nachfrage ließ eine Weitergabe der stark gestiegenen Rohstoffpreise nicht zu. Vor dem Hintergrund höherer Tankstellenpreise für Diesel verteuerte sich auch Rapsöl als Kraftstoff. Demgegenüber blieben die Forderungen für Rapsöl als Futteröl oder als Rohstoff für BHKW's mit 106 Cent/l bzw. 107 Cent/l unverändert.

## MarktSpezial

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



## Großhandelspreise

Biodiesel gewinnt vor dem Hintergrund steigender Dieselpreise weiter an Attraktivität. Aufgrund der großen Konkurrenz preisgünstiger Drittlandsimporte und der schwachen Nachfrage am Inlandsmarkt gab die Großhandelspreise in den vergangenen Wochen kräftig nach, scheinen sich aber auf dem niedrigen Niveau von 109,50 Cent/l zuletzt stabilisiert zu haben. Dieses Preisniveau wurde im November 2010 das letzte Mal verzeichnet. Der Preisabstand zum Diesel betrug fast 9 Cent/l.



## Tankstellenpreise

Der Aufwärtstrend scheint vorerst beendet. Sowohl Diesel als auch Biodiesel werden günstiger offeriert, bleiben mit 150 bzw. 142 Cent/l auf hohem Niveau. Diesel erreichte im April 2012 (Ostern) nur knapp das bisherige Rekordhoch von 152 Cent/l im Mai 08. Biodiesel war im April 2012 mit einem Spitzenpreis von 143 Cent/l allerdings so teuer wie noch nie. Die Preisdifferenz ist dennoch überdurchschnittlich.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2012 in 1.000 t	kumuliert			
	Jan.	Febr.	2012	2011
Biodiesel Beimischung	164,2	159,9	324,1	306,6
Biodiesel Reinkraftstoff b)	5,3	4,8	10,0	8,6
<b>Summe Biodiesel</b>	<b>169,4</b>	<b>164,7</b>	<b>334,1</b>	<b>315,1</b>
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,2	2,9	3,1	1,7
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	<b>169,7</b>	<b>167,6</b>	<b>337,2</b>	<b>316,9</b>
Dieselmotorkraftstoffe	2.443,8	2.436,6	4.880,8	4.754,6
Anteil Beimischung	6,7 %	6,6 %	6,6 %	6,4 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.449,2	2.444,3	4.893,9	4.764,9
Anteil Biodiesel & PÖL	6,9 %	6,9 %	6,9 %	6,6 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	12,2	22,3	24,0
Bioethanol Beimischung	84,9	81,2	166,1	156,4
Bioethanol E 85	1,4	1,2	2,7	2,5
<b>Summe Bioethanol</b>	<b>96,1</b>	<b>94,4</b>	<b>190,5</b>	<b>182,3</b>
Ottokraftstoffe	1.488,1	1.447,3	2.935,0	2.946,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.489,3	1.448,3	2.937,2	2.948,5
Anteil Bioethanol c)	6,5 %	6,5 %	6,5 %	6,2 %

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

## Biodiesel gefragt

Der Absatz von Biodiesel hatte in den Wintermonaten wieder spürbar zugenommen und dabei sogar das Verbrauchsvolumen des Vorjahreszeitraumes überschritten. Vor allem zur Beimischung wurde Biodiesel wieder häufiger nachgefragt, so dass sogar der Anteil leicht steigen konnte. Sogar der Reinkraftstoff wurde mehr als im Vorjahr eingesetzt, bleibt aber mit insgesamt 10.000 t in den ersten beiden Monaten des Jahres auf vergleichsweise geringem Niveau. Der Verbrauch an Reinkraftstoff macht nicht mal mehr 3 % des Gesamtbiodieselskonsums aus. Pflanzenöl als Kraftstoff verschwindet zunehmend von der Bildfläche, auch wenn im Februar mit 2.900 t überdurchschnittlich viel verbraucht wurde. Der Anstieg des Bioethanolverbrauches verläuft gebremst. Mit rund 95.000 t in den ersten beiden Monaten liegt das Volumen zwar leicht über Vorjahr, zeigt aber ein deutliches Minus gegenüber den Vormonaten. Seit Mai 2011 wurden monatlich immer mehr als 105.000 t verbraucht.

# Schlaglichter

## Grüne Pioniere in der grünen Hölle

Musiker Smudo und sein Team setzen auf nachhaltigen Rapskraftstoff und Biowerkstoffe



Es ist ein beeindruckendes Feld, das am 19. Mai vor über 200.000 Besuchern beim diesjährigen ADAC 24h-Rennen auf dem Nürburgring an den Start gehen wird. Egal, ob seriennaher Kleinwagen oder reinrassiger GT-Sportwagen, alle wollen nach langen 24 Stunden als erste ihrer Klassen oder als Gesamtsieger das Ziel erreichen. Ein Team verfolgt aber noch ein anderes Ziel und das seit mehreren Jahren bereits sehr konsequent. Das Four Motors Rennteam aus Reutlingen mit seinem prominenten Fahrer Smudo will auch demonstrieren, dass Rennsport deutlich nachhaltiger möglich ist, als gemeinhin angenommen. Um das zu erreichen, hat ihr „Bioconcept-Car“ einen innovativen Biokraftstoff-Mix im Tank und nutzt bei der Karosserie und weiteren Bauteilen Bioverbundwerkstoffe und Biokunststoffe.

Gemeinsam mit „Tom“ Thomas von Löwis of Menar, einem ehemaligen DTM-Rennfahrer, dem TV-Autotester Tim Schrick und der Rennamazone Charlotte Wilking, tritt Smudo beim Langstreckenklassiker an. Ihr VW Scirocco, der seine

Premiere 2011 in der grünen Hölle feierte, wurde in den vergangenen Monaten konsequent weiterentwickelt. Der gesamte Antriebsstrang wurde optimiert und weitere Biobauteile konnten vom Institut für Bioverbundwerkstoffe und Biowerkstoffe (IfBB) der Hochschule Hannover und den beteiligten Technikpartnern zur Verfügung gestellt werden.

Angetrieben wird das 240 PS starke 2-Liter-Diesellaggregat mit einem Hochleistungsbiokraftstoff auf Basis von heimischem Rapsöl. Dabei handelt es sich um ein Gemisch aus konventionellem Raps-Biodiesel (RME) und so genanntem HVO-Biokraftstoff. HVO bedeutet „Hydrotreated Vegetable Oil“ (hydriertes Pflanzenöl). Es wird unter dem Markennamen NEXBTL vom finnischen Unternehmen Neste Oil produziert und bereits in mehreren Flottenversuchen in Deutschland eingesetzt. Während beim normalen Biodiesel Methanol für die so genannte Umesterung des Rapsöls in Rapsmethylester (RME) verwendet wird, kommt bei der Herstellung von HVO Wasserstoff zum Einsatz. Besonders

positiv wirkt sich dieser Prozess auf die Emissionen bei der Verbrennung aus. HVO emittiert im Vergleich zu konventionellem Diesel deutlich weniger Ruß und andere umwelt- und gesundheitsschädliche Stoffe.

„Mit unserem Projekt werden wir auch in diesem Jahr zeigen, dass es neben der aufwändigen und teuren Hybridtechnologie noch viel mehr gibt, was sowohl im Rennsport als auch in normalen Serienfahrzeugen für mehr Nachhaltigkeit sorgen kann“, sagt Smudo, der gemeinsam mit Tom von Löwis of Menar bereits seit zehn Jahren auf grünen Motorsport setzt.



Damit die eingesetzten Rohstoffe für die verwendeten Biokraftstoffkomponenten die hohen gesetzlichen Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen, setzen Smudo und seine Fahrerkollegen auch beim neuen Biokraftstoff-Mix auf heimisches Rapsöl als Kraftstoffbasis. Dessen nachhaltige Erzeugung ist gesichert, weil die gesamte deutsche Rapsproduktion als nachhaltig zertifiziert ist. Dabei wird der gesamte Produktionsweg auf den verschiedenen Stufen erfasst und dokumentiert. So ist es möglich, Herkunft und Verarbeitungsweg des Rapsölkraftstoffes bis zu den Rapsfeldern der Landwirte zurückzuverfolgen.

## AGQM-Grundlagenseminar REACH-Registrierung

REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) ist das seit Mitte 2007 gültige Europäische Chemikalienrecht. Es erfordert die Registrierung aller in Europa in Verkehr gebrachten Stoffe. Erfolgt diese Registrierung nicht, darf dieser Stoff nicht in Verkehr gebracht werden. REACH hat aber nicht nur Auswirkungen auf die klassischen Chemieprodukte, sondern ebenso auf bekannte und neue Technologien der stofflichen Nutzung nachwachsender Rohstoffe.

Diese Anforderung müssen daher auch Hersteller von Biokraftstoffen (außer Pflanzenöl) wie auch Hersteller von Grundstoffen für die stoffliche Nutzung nachwachsender Rohstoffe erfüllen, wenn diese das Ergebnis eines Umwandlungsprozesses sind. REACH betrifft jeden Hersteller unabhängig von seiner Anlagengröße bzw. Produktionsauslastung. Intermediär- oder Endprodukte sind nach REACH wie Chemikalien zu registrieren. Eine erfolgreiche Registrierung ist Voraussetzung für die Produktion und Vermarktung von Produkten aus nachwachsenden Rohstoffen und damit entscheidend für den nationalen und europäischen Wettbewerb. REACH ist deshalb aus dem Tagesgeschäft nicht mehr wegzudenken.

Die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e. V. (AGQM) hatte vor diesem Hintergrund für Mitglieder und andere interessierte Unternehmen der Biodieselbranche und der Ethanolherstellung Ende 2011 fristgerecht die genannten Stoffe bei der Europäischen Chemikalienagentur in Helsinki (ECHA) erfolgreich registriert.

Die Pflicht für die REACH-Registrierung besteht praktisch für alle Anlagenkonzeptionen und -größen, die nachwachsende Rohstoffe zu vermarktungsfähigen Zwischen- oder Endprodukte verarbeiten. Die AGQM bietet allen interessierten Kreisen ein Grundlagenseminar an zur Orientierung, was REACH ist und für das Unternehmen aktuell und zukünftig bedeutet.

Ziel der Veranstaltung ist die Vermittlung folgender Inhalte/Informationen:

- Rechtsgrundlagen, Kontrolle, Sanktionen
- Herstellerpflichten, Dokumentationsanforderungen
- Durchführung der Registrierung
- Umgang mit schwierigen und „neuen“ Stoffen

Zielgruppe sind Chemikalien-, Gefahrstoff- und REACH-Beauftragte im Bereich der Stoffwandlung aus nachwachsenden Rohstoffen und chemisch vergleichbaren Prozessen (z. B. Herstellung von Biodiesel und Ethanol sowie deren Neben- und Folgeprodukte, chemische Umwandlung von Zellulose, Lignin, Stärke und Zuckern, Stoffe aus der Gasreinigung in Biogasanlagen, Herstellung und Verarbeitung von Pyrolyseölen, Hydrierung und Decarboxylierung von Pflanzenölen, Epoxidierung von Ölen und Fetten und deren Folgeprodukte, Reaktivextraktion von Braunkohle mit Estern und Alkoholen).

Das Seminar wendet sich sowohl an etablierte Hersteller, Händler und Importeure als auch an wirtschaftsnahe Forschungseinrichtungen auf den genannten Gebieten, die kurz vor der Überführung der Ergebnisse in die Praxis stehen.

Das Seminar findet statt am 6. Juni 2012 im Haus der Landwirtschaft und Ernährung, Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin. Für Rückfragen steht Frau Anja Bäumer von der AGQM zur Verfügung (a.baeumer@agqm-biodiesel.de). Das Tagungsprogramm ist erhältlich unter: [www.agqm-biodiesel.de](http://www.agqm-biodiesel.de).

## Biokraftstoffe können ausgleichend auf Kraftstoffpreise wirken

Die aktuelle Diskussion um die hohe Preisbelastung der deutschen Autofahrer zwingt zum Nachdenken, alternative Kraftstoffe verstärkt zu fördern: Derzeit sind Biodiesel und Bioethanol die einzige Alternative zu fossilen Kraftstoffen.

In der öffentlichen Diskussion werden bereits verschiedene Maßnahmen diskutiert, um die Verbraucher zu entlasten. Die populärsten Forderungen sind eine Erhöhung der Pendlerpauschale oder eine Senkung der Energiesteuer.

Vor dem Hintergrund, dass die Wurzel des Problems die begrenzte Verfügbarkeit fossiler Energieträger und der begrenzte Wettbewerb im Kraftstoffmarkt sind, sagt Elmar

Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB):

„Weder eine Senkung der Energiesteuer noch eine Erhöhung der Pendlerpauschale packen das Übel bei der Wurzel. Auch sind beide Maßnahmen kurzsichtig in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Um die Probleme im Kraftstoffsektor anzugehen, ist es notwendig, Alternativen zu fossilem Benzin und Diesel einen besseren Marktzugang zu ermöglichen.“

Biodiesel und Bioethanol können den Wettbewerb im Kraftstoffmarkt beleben. Aktuell zeigt sich, dass die höhere Beimischung von Ethanol im Super E10 eine preissenkende Wirkung hat: Der Preisabstand von E10 zu E5 ist von 3 auf 4 Cent pro Liter gestiegen.

Denkbar ist beispielsweise eine Steuerreduzierung für den beigemischten Anteil von Biokraftstoffen, der bislang voll besteuert wird. Des Weiteren ließe sich die Besteuerung von reinem Biodiesel (B100) absenken, um B100 wieder konkurrenzfähiger zu fossilem Diesel zu machen. Die Steuerbegünstigung für B100 hatte bis 2007 für eine beispiellose Belebung des Kraftstoffmarkts und massiven Wettbewerb im Dieselmotorenmarkt gesorgt.

„Es ist nicht sinnvoll, fossile Kraftstoffe durch eine Steuersenkung attraktiver zu machen. Wer Biokraftstoffe steuerlich besser stellt, fördert Wettbewerb und Umweltschutz“, so Baumann.

## Sonnleitner kritisiert Landnutzungsfaktoren für Biokraftstoffe

Die Einführung von sogenannten ILUC-Faktoren für Biokraftstoffe (ILUC: Indirekte Landnutzungsänderung) würde zu zahlreichen Fehlentwicklungen in der landwirtschaftlichen Bioenergieerzeugung führen. Darauf hat der Präsident des Deutschen Bauernverbandes (DBV), Gerd Sonnleitner, den EU-Energiekommissar Günther Oettinger in einem Brief hingewiesen und gebeten, dass die EU-Kommission auf einen Vorschlag für „quantitative Treibhausgasfaktoren bei indirekten Landnutzungsänderungen“ möglichst verzichten möge. Durch die Einführung dieser Faktoren soll ein Klimaeffekt durch die weltweit steigende Agrarproduktion auf die Biokraftstoffproduktion in der

Europäischen Union aufgeschlagen werden. ILUC-Faktoren wären nicht nur eine einseitige Belastung für Biokraftstoffe aus europäischer Erzeugung, machte Sonnleitner klar. Sie würden sogar zu dem widersinnigen Ergebnis führen, dass die umweltfreundliche europäische Biokraftstoffproduktion durch zusätzliche Importe verdrängt wird. Das wiederum würde weitere indirekte Landnutzungsänderungen in anderen Teilen der Welt nach sich ziehen.

„Sicherlich kann angesichts der weltweit steigenden Nachfrage nach Nahrungsmitteln und Bioenergie nicht bestritten werden, dass es bei der globalen Landnutzung

zu Verlagerungen und Verdrängungseffekten kommen kann“, schrieb Sonnleitner. Der Versuch jedoch, die ILUC-Effekte auf die europäische Biokraftstoffproduktion rückzubelasten und hierüber eine Steuerungswirkung zu erzielen, sei von vornherein zum Scheitern verurteilt. Um den Landnutzungsänderungen entgegenzuwirken, müssen bessere ordnungsrechtliche Schutzmaßnahmen zum Beispiel in Südamerika und in Asien ergriffen werden, vor allem zum Waldschutz. „Ich möchte Sie sehr bestärken, weiterhin auf eine stringente und logische Politik zu setzen, anstatt auf eine Scheinlösung wie den ILUC-Faktor“, machte Sonnleitner abschließend deutlich.

## Evangelische Kirche gegen E10

Die Ende April in Frankfurt tagende Kirchensynode der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau (EKHN) hat sich mit den ökologischen und gesellschaftlichen Folgen eines erhöhten Einsatzes von Biokraftstoffen befasst. In einer Resolution bittet die Synode die Landesregierungen in Hessen und Rheinland-Pfalz, die derzeitigen gesetzlichen Regelungen auf EU-, Bundes- und Landesebene grundsätzlich zu überdenken und neu auszurichten.

Die Synode plädiert dafür, die negativen ökologischen, ökonomischen, sozialen und menschenrechtlichen Folgen systematisch zu erfassen (Monitoring). Für die Automobilindustrie müssten Anreize geschaffen werden, verstärkt energiesparende oder mit nachhaltiger Energie angetriebene Fahrzeuge zu entwickeln. Zur Energieerzeugung sollten nach Auffassung der Synode „bevorzugt einheimische Reststoffe aus Land- und Forstwirtschaft genutzt werden, statt Energiepflanzen aus Übersee zu importieren“.

Zur Begründung verweist die Synode auf die Grundforderungen der weltweiten Christenheit nach Frieden, Gerechtigkeit und Bewahrung der Schöpfung, die sich die EKHN-Synode zueigen gemacht hat. Sie umfassen auch einen gerechten Zugang zu natürlichen Ressourcen und ausreichend Nahrung für jeden Menschen. Dies sieht die Synode durch die Biokraftstoffe gefährdet, denn die europäischen Agrarflächen für die sogenannten Energiepflanzen seien begrenzt. Daher wür-

den diese zunehmend aus Überseegebieten importiert, wo sie auf bisherigen Wald- oder Ackerflächen angebaut würden, die zuvor zur Regeneration des Klimas oder zur Ernährung der Bevölkerung gedient hätten. Der einseitige Anbau von Energiepflanzen bewirke große ökologische Schäden und verstärkte Landkonflikte und Landvertreibungen. Weltweit treibe die steigende Nachfrage nach Biokraftstoffen nach Ansicht der EKHN die Nahrungsmittelpreise in die Höhe. Die Leidtragenden seien Menschen, die in Armut leben. „Aufgrund dieser katastrophalen Folgen ist der vermehrte Einsatz von Agrotreibstoffen zur Substitution von Erdöl eine Fehlstrategie“ heißt es wörtlich.

Die Synode plädiert statt dessen dafür, mehr staatliche Anreize und Programm zur Förderung von Technologien zu geben, die die Energieeffizienz steigern und Energie einsparen. Vorzuziehen sei auch die Energieerzeugung mithilfe einheimischer Reststoffe aus Land- und Forstwirtschaft. Die Synode mahnt auch an, sich kritisch „mit der eignen Art und Weise unserer Mobilität und mit den mittlerweile extrem gestiegenen Anforderungen an diese kritisch auseinander zu setzen“.

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) erkennt die kritische Position der evangelischen Kirche durchaus an, die insbesondere die Frage nach einer nachhaltigen Biomasseproduktion in Drittstaaten aufwirft. Die UFOP weist in diesem Zusammenhang aber darauf hin, dass gemäß

den Ergebnissen einer Vorstudie der Universität Gießen zu den Ursachen der Preisvolatilität bei Agrarrohstoffen, der Rohstoffbedarf für die Biokraftstoffproduktion den geringsten Einfluss ausübt.

Der Verband gibt zu bedenken, dass in der Regel nicht der Rohstoffhersteller über die endgültige Rohstoffverwendung entscheidet, sondern nachfolgend Handel und Verarbeitung. Nicht zuletzt aus diesem Grund sieht die Erneuerbare Energienrichtlinie vor, dass Rohstoffe für die Biokraftstoffproduktion eine Nachhaltigkeitszertifizierung nachweisen müssen, die für Drittstaaten ausdrücklich die Berücksichtigung bestimmter sozialer Kriterien vorsieht. Diese Anforderungen müssten, wie in Deutschland, flächendeckend und mit einer hohen Zertifizierungsqualität umgesetzt werden.

Im Gegensatz zur geäußerten Kritik sieht die UFOP in der Rohstoffproduktion für Biokraftstoffe Chancen für Entwicklungsländer an der Preisentwicklung auf den Agrarmärkten teilzuhaben, indem ein Anreiz geschaffen wird, die bestehende landwirtschaftliche Produktion zu optimieren und gegebenenfalls neue Flächenpotenziale zu erschließen.

Die UFOP fordert die kirchlichen Verbände und Hilfsorganisationen auf, verstärkt unter dieser Zielsetzung den Dialog mit der Wirtschaft und Politik zu suchen.