



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

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

Kraftstoffe..... 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Außenhandel

SCHLAGLICHTER..... 4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Ungünstige Ernteaussichten ließen Rapskurse im Mai kräftig steigen
+++ Kaum Umsätze am Kassamarkt +++ Interesse der Erzeuger an Vermarktung der Ernte 2012 steigt +++ Ölmühlen beklagen schwindende Margen ++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Knappes Rapsschrotangebot preisfest, alterntige Partien gesucht +++ Sojaschrot tendiert schwächer +++ Presskuchenpreise knapp behauptet +++

Pflanzenöle

+++ Pflanzenölpreise stiegen stetig an +++ Im Juli/Januar 10/11 mehr Rapsöl zu Biodiesel verarbeitet +++ Rapsölproduktion in deutschen Mühlen geht zurück +++ Forderungen wieder über 1.000 EUR/t +++

Biokraftstoffe

+++ Überschaubares Angebot verteuert Biodiesel +++ Nachfrage nach Biodiesel zur Beimischung wächst langsam +++ Biodieselaußenhandel im Juli/März nahezu ausgeglichen bei 890.000 t +++

Preistendenzen

Mittelwerte	22. KW	Vor-woche	Tenden- denz
-------------	--------	-----------	-----------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	469,87	458,70	↗
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	477	495	↘
Rapsöl	1025	1005	↗
Rapsschrot	205	198	↗
Rapspress- kuchen*	244,67	249,72	↘
MATIF Raps	477,75	478,25	↘

Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	117,85	116,25	↗
Rapsölkraft- stoff*	129,27	128,11	↗

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Biodiesel	137,40	137,05	↗
Diesel	140,76	139,84	↗

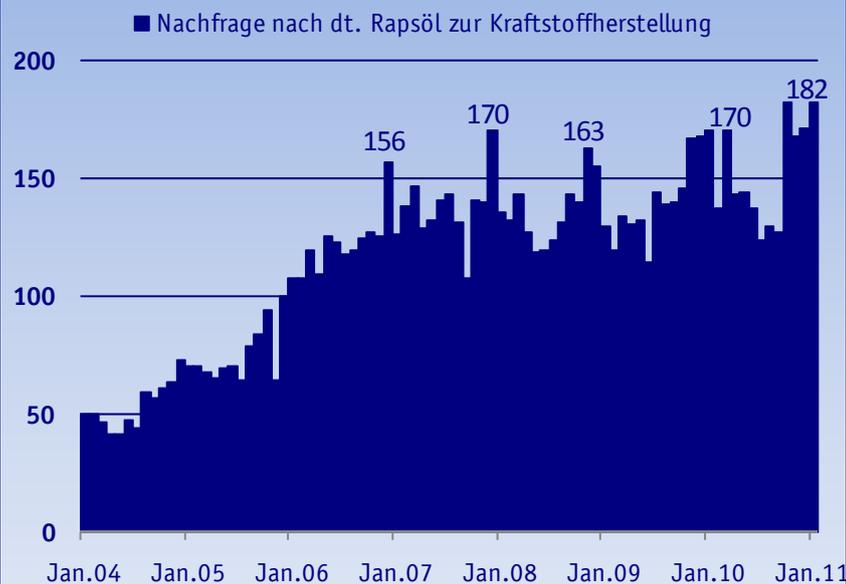
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	102,70	101,32	↗
--------------	--------	--------	---

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche

Nachhaltigkeit steigert Nachfrage



Quelle: BLE

© AMI 2011

Impressum

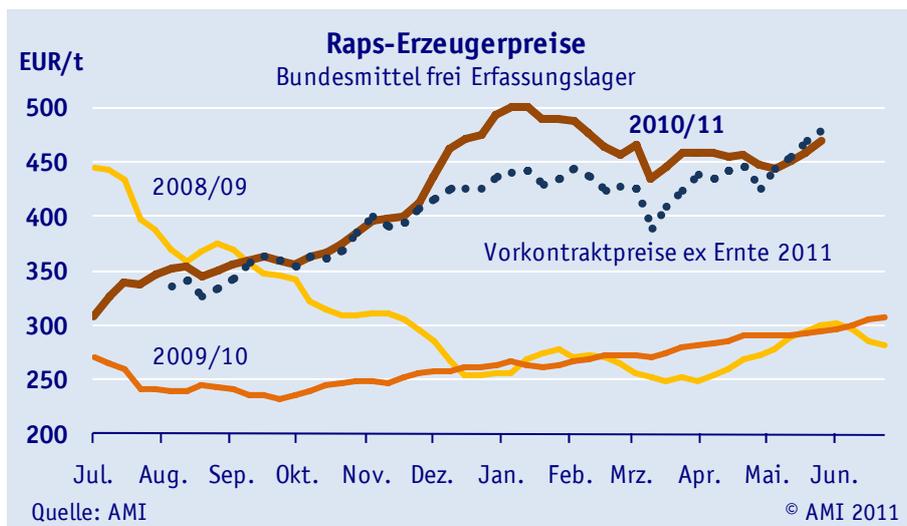
UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe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

Unsicherheit über die Höhe der Ernte 2011 trieb im Mai die Preise in die Höhe.

Rapsöl

Feste Rohstoffkurse und überschaubares Angebot ließen die Rapsölpreise steigen.

Rapspresskuchen

Die Absatzmengen an Kuchen und Öl werden immer geringer, da die Rapsverarbeitung in dezentralen Ölmühlen weiter abnimmt. Dabei kommen Neuverträge mit Presskuchen kaum noch zu Stande. Die gemeldete Preisspanne wird enger. Die Lieferungen an die Veredelungsbetriebe erfolgt im Rahmen bestehender Verträge, darüber hinaus ist kaum noch Ware da, um an Mischfutterwerke abzugeben. Dafür können auch bei weitem nicht mehr die Erlöse erzielt werden, wie noch im April, da das Preisniveau für Ölschrote insgesamt abgesackt ist. Im Durchschnitt kostete Rapspresskuchen ab Mühle 242 EUR/t. Das waren 7 EUR/t weniger als im Vormonat.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 01.06.2011, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2011 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	477,00	205,00	1025,00	831,00
Vorwoche	495,00	198,00	1005,00	827,00

Quelle: AMI

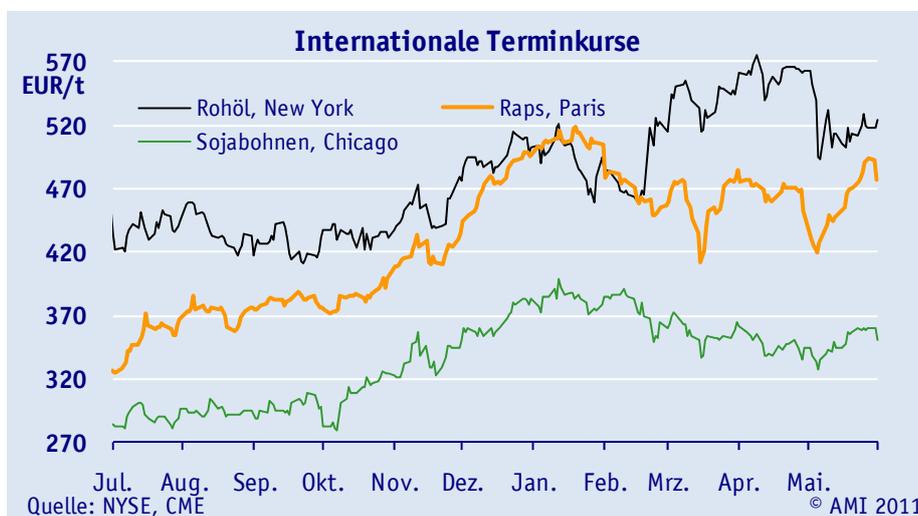
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 24.05.2011)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl (in EUR/100 l)		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN V 51605	Kraftstoff
< 100 t	244-268	240-270	122,75	108,08 106,42	129,27
> 100 t	210-257,5	208-260	Vm: 123	Vm: 108,67 108,67	Vm: 128,11

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

Quelle: AMI



Kaltgepresstes Öl

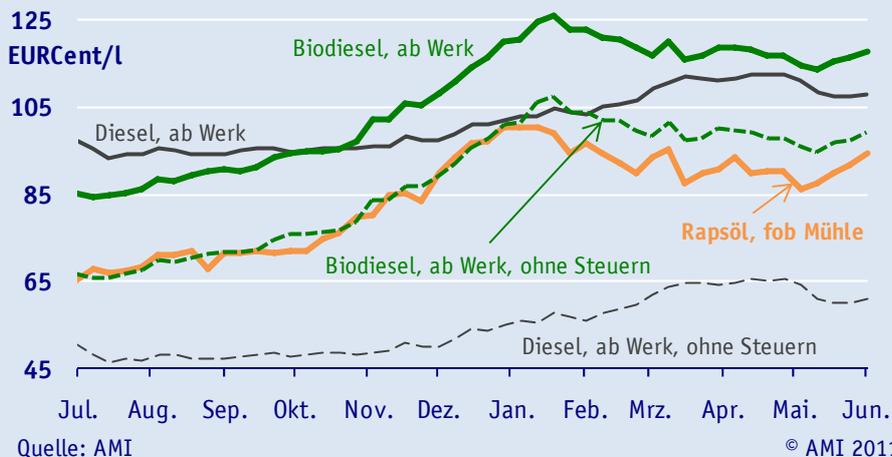
Demgegenüber entwickelten sich die Preise für kaltgepresstes Rapsöl uneinheitlich. Während Kraftstoff noch einmal leicht zulegen konnte und BHKW-Ware stabil tendiert, sackte der Grundpreis spürbar ab. Ohnehin wird nur noch von sehr kleinen Verkaufsmengen gesprochen. Für stetigen Absatz sorgt die Nachfrage nach Futteröl, allerdings mussten Preisabschläge von 2 Cent/l gegenüber Vormonat hingenommen werden.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im

MarktSpezial

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

Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Großhandelspreise

Die Biodieselproduktion kalkuliert wieder schlechter. Zwar ließen sich in den vergangenen Wochen steigende Forderungen für Biodiesel durchsetzen, aber der Rohstoff hat sich stärker verteuert. Biodiesel ist zur Beimischung gefragt, allerdings hatte sich zuletzt die Nachfrage etwas beruhigt, zumal die Forderungen aufgrund des örtlich begrenzten Angebotes an allen Standorten angehoben wurden.

Preise an der Zapfsäule inkl. Steuern



Tankstellenpreise

Im Mai konnten sich die Tankstellenpreise nur sehr langsam erholen. Der sehr labile Mineralölkurs bot wenig Unterstützung, eher der sehr feste Dollarkurs. Biodiesel als Reinkraftstoff wird an Tankstellen kaum noch angeboten. Diesel wurde im Mai durchschnittlich mit 140,9 Cent/l angeboten. Biodiesel lag mit 137,4 Cent/l leicht darunter. Dahinter stand eine Preisspanne von 129,9-146,9 Cent/l.

Biodieselanteil schwindet

Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle stieg der Verbrauch an **Biodiesel** im März 2011 gegenüber Vormonat auf insgesamt 180.655 t. Das waren aber 30.000 t weniger als noch 2010. Zur **Beimischung** wurden knapp 10 % weniger als im Vorjahr verbraucht. Die Nachfrage nach **B100** stieg im Vergleich zum Februar um gut 3.000 t auf 8.198 t. Das waren allerdings nur noch 43 % der Vorjahresmenge. Der Verbrauch von **Pflanzenöl als Kraftstoff** lag bei 1.059 t, ein Achtel der Vorjahresmenge. Da im ersten Quartal 2011 der Verbrauch von **Dieselmotorkraftstoff** im Vergleich zum Vorjahr um 6 % zunahm, sank der Anteil der Biokraftstoffe um 1,5 Prozentpunkte auf 6,6 %. Der Verbrauch von **Bioethanol** fiel im März mit 83.274 t auf ein 9-Monatsstief. Die Beimischungsmenge rutschte sogar unter die Vorjahresmenge. Der Einsatz im ETBE ging im Vergleich zum Vormonat leicht zurück, während sich die Nachfrage zur E85-Produktion nahezu verdoppelte.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2011

in 1.000 t	Januar-März				
	Jan.	Febr.	März	2011	2010
Biodiesel Beimischung	157,7	147,0	172,5	477,2	515,3
Biodiesel Reinkraftstoff b)	3,6	4,9	8,2	16,7	48,8
Summe Biodiesel	161,3	152,0	180,7	493,9	564,2
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,5	1,2	1,1	2,8	14,9
Summe Biodies. & PÖL	161,8	153,2	181,7	496,7	579,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.304,6	2.408,8	2.807,7	7.521,1	7.099,2
Anteil Beimischung	6,8 %	6,1 %	6,1 %	6,3 %	7,3 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.308,7	2.414,9	2.817,0	7.540,6	7.162,8
Anteil Biodiesel & PÖL	7,0 %	6,3 %	6,5 %	6,6 %	8,1 %
Bioethanol ETBE a)	10,0	14,2	13,4	37,6	25,6
Bioethanol Beimischung	76,5	78,6	68,6	223,8	218,3
Bioethanol E 85	0,9	0,8	1,5	3,2	2,8
Summe Bioethanol	87,2	93,4	83,3	263,9	246,2
Ottomotorkraftstoffe	1.515,8	1.425,4	1.623,5	4.564,7	4.468,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.516,5	1.426,0	1.624,7	4.567,2	4.471,2
Anteil Bioethanol c)	5,8 %	6,6 %	5,1 %	5,8 %	5,5 %

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 Ottomotorkraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

AGQM veröffentlicht Studie über Qualität von Biodiesel

Die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM) legt erstmals eine Studie zur Qualität von Biodiesel vor. Die Proben wurden im Verlauf des Jahres 2010 bei den Mitgliedsunternehmen der AGQM im Rahmen einer unangekündigten Probenahme durch ein unabhängiges Prüfinstitut gezogen und untersucht. Die Qualität der untersuchten Biodieselproben erfüllt die Anforderungen der DIN EN 14214 in vollem Umfang sowie die strengeren Anforderungen des AGQM-Qualitätssicherungskonzeptes.

Biodiesel muss nach der 10. BImSchV die Anforderungen der DIN EN 14214 erfüllen, um als Beimischkomponente zu Dieselmotoren oder als Reinkraftstoff in Verkehr gebracht werden zu können. Die Anforderungen der DIN EN 14214 sind darüber hinaus Bedingung für die Anrechnung auf die Quotenverpflichtung nach §37b BImSchG und für die Steuerentlastung nach §50 EnStG. Diese förderpolitischen Regelungen nehmen jeweils Bezug auf die Anforderungsnorm für Biodiesel in der jeweiligen Fassung der 10. BImSchV. Die

AGQM überprüft bei ihren Mitgliedern jedes Jahr regelmäßig die Qualität des produzierten oder gehandelten Biodiesels durch unangekündigte Probenahmen, die von einem unabhängigen Prüfinstitut gezogen und gemäß ausgewählter Parameter der DIN EN 14214 analysiert werden. Für das Jahr 2010 liegt nun eine Gesamtauswertung der Daten vor, die in diesem Umfang bisher noch nicht veröffentlicht wurde. Zuständige Behörden und Verbraucher können sich anhand dieser Studie über die Qualität und die untersuchten Parameter informieren.

Die Studie belegt, dass die Qualität des untersuchten Biodiesels der AGQM-Mitglieder ein hohes Niveau erreicht hat und die entsprechend der Norm vorgegebenen Grenzwerte im Sinne einer Qualitätsvorhaltung mit deutlichem Abstand eingehalten werden. Bei Übertretungen der Grenzwerte der DIN EN 14214 gelangt die Ware nicht in Verkehr, sondern wird durch Korrekturmaßnahmen zu qualitätsgerechter Ware aufgearbeitet, sodass dem Kunden mit AGQM-Biodiesel ein Produkt mit hohem Qualitätsstandard zur Verfügung steht.

Durch das umfangreiche QM-System der AGQM konnten Probleme bei der Anwendung von Biodiesel in den letzten Jahren vermieden werden. Motorenhersteller wie die Deutz AG empfehlen Biodiesel in AGQM-Qualität, weil über das QM-System auch die Rückverfolgung sichergestellt ist. Die AGQM bietet ihr QM-Konzept in Form des Biodiesel Production AGQM Certified-Konzeptes (BPAC) auch ausländischen Biodieselherstellern an. Informationen zum BPAC-Programm sind auf der Homepage der AGQM zu finden (www.agqm.de).

In Deutschland repräsentiert die AGQM mit ca. 3,6 Mio. Tonnen 74% der Biodiesel-Produktionskapazität. Die Studie bietet also einen aussagekräftigen Überblick über die Qualität des in Deutschland hergestellten und damit national und international vermarkteten Biodiesels.

Eine Auswertung der Daten sowie Informationen zu den untersuchten Parametern sind auf der Homepage der AGQM (www.agqm.de) zu finden.

Emissionen von Biodieselblends Verwendung von Biodiesel reduziert Emissionen

Alle gesetzlich limitierten Emissionen mit Ausnahme der Stickoxide werden durch die Verwendung von Biodiesel reduziert. Dies ist ein Resultat eines Forschungsprojekts, in dem der Einfluss verschiedener Biodiesel mit unterschiedlichen Fettsäureprofilen auf gesetzlich limitierte und gesetzlich nicht limitierte Emissionen von Nutzfahrzeugmotoren untersucht wurde. Die im Rahmen dieses Projektes durchgeführten vergleichenden Untersuchungen der Emissionen von Biodiesel, der aus verschiedenen Pflanzenölen hergestellt wurde, zeigten, dass mit steigender Anzahl der Doppelbindungen sich die Partikelemissionen sowie die Emissionen, die unmittelbar von der Partikelbindung abhängen, erhöhen. Diese Schlussfolgerung basiert auf einer Vielzahl von Emissionsmessungen mit Rapsöl-, Soja- und Leinölmethylester sowie einigen weiteren Fettsäuremethylestern. Die signifikante Abnahme der Emissionen von Partikelmasse, Kohlenmonoxid sowie Koh-

lenwasserstoffen, hervorgerufen durch die Verwendung von Biodiesel, konnte auch in Blends mit fossilem Dieselmotoren (DK) bestätigt werden. Bei der Untersuchung von Blends bestehend aus 7 Prozent Biodiesel in DK (B7-Blends) wurde gleichzeitig eine vernachlässigbare Zunahme der Stickoxidemissionen beobachtet (ohne Harnstoff Verwendung). Weitere B7-Blends enthielten neben Biodiesel und DK geringe Mengen hydriertes Pflanzenöl (HVO) oder Alkohole. Die Zugabe von vier Prozent Alkoholen führte zu einer Abnahme der Emissionen der Partikelmasse, wobei durch die Beimischung von 3 Prozent HVO keine signifikanten Veränderungen der Emissionen im Vergleich zu B7-Blends festgestellt wurden.

Die Untersuchung von Blends bestehend aus 20 Prozent Biodiesel in DK (B20-Blends) zeigte, dass die Zugabe von 4 Prozent Alkoholen eine signifikante Verrin-

gerung der Stickoxidemissionen gegenüber B20-Blends bewirkte. Ebenfalls untersucht wurde künstlich gealterter Biodiesel, wobei durch die Alterung keine eindeutig positiven oder negativen Effekte auf die gesetzlich limitierten Emissionen festgestellt werden konnten. Die vorangehend beschriebenen Ergebnisse wurden im Rahmen des Forschungsvorhabens mit dem Titel „Untersuchung von nicht limitierten Emissionen eines Nutzfahrzeugmotors mit verschiedenen Biodieselblends“ ermittelt, das vom Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V. gefördert wurde. Forschungsprojekte wie dieses zeigen Optionen auf, die in den Qualitätsentwicklungen von Kraftstoffgemischen mit Biodiesel weiterverfolgt und Gegenstand einer systematischen Forschung sein sollten.

Die Studie steht unter www.agqm.de zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Vom Feld bis in den Tank und wieder zurück Die umfassende Zertifizierung und Dokumentation von Biodiesel

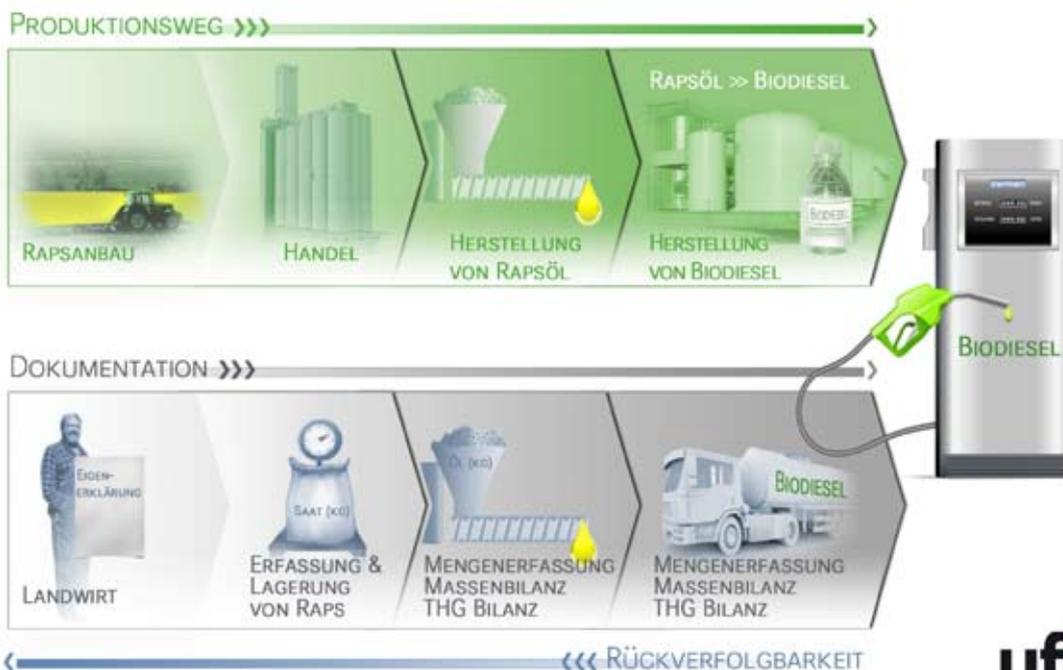
Seit dem Beginn des Jahres 2011 dürfen in Deutschland nur noch Biokraftstoffe verkauft werden, wenn die dafür verwendeten Energiepflanzen nachweislich nachhaltig angebaut wurden. Mit der "Biokraftstoff-nachhaltigkeits-Verordnung" wurde diese

welche landwirtschaftlichen Betriebe später bezüglich ihrer Angaben geprüft werden. Mindestens drei Prozent der Betriebe, die eine Erzeugererklärung abgegeben haben, müssen später überprüft werden. Der Landhändler bestätigt bei einem Weiter-

verursachen als konventioneller Kraftstoff. So wird sichergestellt, dass nur Biokraftstoffe verkauft werden, die auch tatsächlich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Den Nachhaltigkeitsnachweis benötigt bei-

Zertifizierung und Dokumentation von Biodiesel



Quelle: UFOP

Richtlinie der EU hierzulande umgesetzt. Der damit verbundene große Aufwand für die Dokumentation und Zertifizierung soll sicherstellen, dass die Biomasse für die Biokraftstoffproduktion beispielsweise nicht von Brandrodungsflächen aus Regenwäldern stammt.

Die Grafik verdeutlicht den Dokumentationsaufwand, der schon auf der Stufe des Landwirts beginnt. Dieser verkauft dem Landhändler den Raps und bestätigt mit einer so genannten Erzeugererklärung schriftlich, dass der Raps nach den Nachhaltigkeitsvorgaben der EU-Richtlinie angebaut wurde. Der Landhändler dokumentiert seinerseits die abgelieferte Menge Raps, bevor diese in das Lager überführt wird. Er legt auch fest,

verkauf des Rapses an die Ölmühle, ob die entsprechende Menge Raps nachhaltig produziert wurde. Analog verfährt die Ölmühle gegenüber dem Biodieselersteller. Dieser ist dann berechtigt, den eigentlichen Nachhaltigkeitsnachweis auszustellen. Die Daten werden zu diesem Zweck in eine Datenbank der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) mit dem Namen „Nabisy“ eingegeben. Der Nachhaltigkeitsnachweis wird jedoch nur dann ausgestellt, wenn die Daten im Hinblick auf die Rohstoffherkunft in Ordnung sind und zudem ein Treibhausgasminderungswert von mindestens 35 Prozent erreicht wird. Das heißt, der Biokraftstoff muss bei seiner Verbrennung unter Berücksichtigung des gesamten Produktionsweges 35 Prozent weniger Treibhausgase

spielsweise der Kraftstoffhändler, um die Steuerbegünstigung zu beantragen oder die entsprechende Biodieselmenge auf die so genannte Kraftstoffquotenverpflichtung anrechnen zu können. Das Biokraftstoffquotengesetz verpflichtet die Mineralölwirtschaft nämlich dazu, einen Mindestanteil Biokraftstoffe in den Verkehr zu bringen. Aus diesem Grund wird der Nachweis auch von den zuständigen Zollbehörden kontrolliert.

Es ist also ein langer Weg vom Feld bis in den Tank, der aber über alle Produktionsstufen intensiv dokumentiert und geprüft wird. So wird sichergestellt, dass die Nachhaltigkeit des Biokraftstoffes bis zu seiner Herkunft rückverfolgbar ist.

UFOP begrüßt Beschluss der EU-Kommission zur Ausweitung der Strafzölle auf subventionierte Biodiesel-Importe

UFOP fordert fairen Wettbewerb im internationalen Rohstoff- und Biodieselhandel.

Den Beschluss der Europäischen Kommission zur Ausweitung der 2009 eingeführten Antidumpingzölle auf Biodiesel aus den USA begrüßt die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) außerordentlich. Die Antidumpingzölle auf US-Biodiesel schließen nunmehr rückwirkend ab Mitte August 2010 auch „Umgehungsländer“ wie Kanada ein, sowie die wiederholt kritisierten US-Importe von Dieselmotorgemischen mit einem Biodieselanteil von unter 20 Prozent. Damit hat die EU-Kommission die im Rahmen des bisher bestehenden Antidumping-Verfahrens selbst hinterlassene „Regelungslücke“ geschlossen. Das bisherige Antidumpingverfahren

endete bei 20 Prozent Biodieselanteil. Zwischen 213 und 409 EUR/t betragen die Antidumpingzölle.

Die UFOP erinnert daran, dass auch andere Exportländer wie Argentinien und Indonesien eine fragwürdige und schließlich auch imageschädigende Biodieselexportpolitik betreiben. Der Verband, der die deutschen Ölsaatenherzeuger vertritt, fordert die EU-Kommission auf, alle wettbewerbsverzerrenden Exportpraktiken zu überprüfen. So subventioniert beispielsweise Argentinien den Export durch eine niedrige Exportsteuer auf Biodiesel. Dies führe im Europäischen Binnenmarkt zu erheblichen Preisverzerrungen, die mit einem fairen Wettbewerb nichts zu tun haben. Indonesien subventioniere ebenfalls den Biodieselexport mit dem Ergebnis so intensiv, dass dieser sogar

die Rohstoffpreise für Palmöl für die Biodieselproduktion unterlaufe. Die spanische Biodieselproduktion ist mit einer Auslastung von nur 10 % der Produktionskapazität in Höhe von 4,1 Mio. Tonnen praktisch zum Erliegen gekommen.

Für den deutschen Markt befürchtet die UFOP zunächst keine Konsequenzen dieser Exportförderpolitik, weil bedingt durch die Qualitätsanforderungen und der zum 01. Januar 2011 umzusetzenden Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vorwiegend deutscher bzw. europäischer Raps als Rohstoff für die Biodieselproduktion eingesetzt werden kann. Ohne Nachhaltigkeitsnachweis bleibt der Marktzugang versperrt, betont die UFOP.

In Deutschland immer weniger Biodiesel aus Abfall- und Reststoffen

In Deutschland verkaufter Biodiesel wird immer seltener aus Abfall- und Reststoffen produziert. Lag deren Anteil bei Biodiesel im Jahr 2009 noch bei etwa fünf Prozent, sank er nach Angaben der Produzenten im vergangenen Jahr auf rund ein Prozent. Grund hierfür ist, dass der deutsche Gesetzgeber hinsichtlich des Verkaufs von Biodiesel aus Abfall- oder Reststoffen nur schwer zu überwindende Hürden geschaffen hat. Obwohl es im Zuge der aktuell diskutierten Energiewende erklärtes Ziel ist, eine möglichst breite Rohstoffbasis für die Biomassenutzung zu erschließen, soll sich an der problematischen rechtlichen Situation trotz einer aktuellen Überarbeitung der Bioenergiegesetzgebung nichts ändern.

Ganz im Gegenteil: Ab dem kommenden Jahr soll nach der derzeitigen Gesetzeslage etwa Biodiesel aus Tierfett, einem Reststoff der Lebensmittelindustrie, überhaupt nicht mehr zum Einsatz kommen. „Es ist paradox: Während von der Europäischen Kommission und in allen europäischen Ländern Anreize geschaffen werden, damit die Biokraftstoffindustrie Biodiesel aus Abfall- und Reststoffen herstellt, werden wir in Deutschland ohne sachlichen Grund ausgebremst“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). In anderen Ländern der Europäischen Union könne Biodiesel aus Abfall- und Reststoffen nicht nur ohne Einschränkungen eingesetzt werden, sondern dessen Verwendung werde dort sogar gezielt

gefördert. Er forderte, dass die Bundesregierung die deutschen Gesetze so anpasst, dass auch in Deutschland Biodiesel aus allen verfügbaren Abfall- und Reststoffen eine Zukunft hat. „Wir fordern die Bundesregierung auf, den heimischen Markt für die deutsche Industrie aufrecht zu erhalten und einen sachfremden, unbegründeten Sonderweg für Biodiesel aus Abfall- und Reststoffen zu verlassen. Die Bundesregierung riskiert hier ein teures und völlig unnötiges Vertragsverletzungsverfahren auf europäischer Ebene. Sie verhindert die Nutzung von Biodiesel, der im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen 83 Prozent weniger Treibhausgase emittiert“, sagte Baumann.

Steuer auf Biokraftstoff behindert Wettbewerb im Dieselmotort

Die gestiegenen Steuern auf reinen Biodiesel (B100) und Pflanzenöl behindern den Wettbewerb im Dieselmotort. Die Besteuerung hat dazu geführt, dass der Absatz der reinen Biokraftstoffe zusammengebrochen ist und kleinere Biodieselanbieter in die Insolvenz gingen. Damit gibt es kein Konkurrenzprodukt mehr, dessen Preisgestaltung Wettbewerb in den Dieselmotort gebracht hatte. „Diese Steuerpolitik stärkt das Oligopol der großen Mineralölkonglomerate. Für die deutschen Verbraucher bedeutet das wahrscheinlich Mehrausgaben von mehreren Hundertmillionen Euro jährlich. Denn weniger Wettbewerb heißt, dass die Dieselpreise ausschließlich von den großen Mineralölkonglomeraten bestimmt werden“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der deutschen Biokraftstoffindustrie

(VDB). Biodiesel hatte im Jahr 2007 einen Marktanteil von rund 12 Prozent am Dieselmotort, dieser Anteil ist durch die Besteuerung von B100 auf unter sieben Prozent gesunken. Das deutschlandweit bestehende Netz von Tankstellen mit reinem Biodiesel im Angebot ist von 1.900 auf weniger als 200 zurückgegangen. Etwa die Hälfte der Biodieselhersteller produziert nicht mehr, die etwa 600 deutschen dezentralen Pflanzenölproduzenten sind vom Markt verschwunden. „Wir fordern ein Umdenken in der Kraftstoffbesteuerung, damit auch nachhaltig produzierte, reine Biokraftstoffe wieder eine Chance bekommen“, sagte Baumann. Er reagierte damit auf eine neue Studie zur Wettbewerbssituation auf dem Tankstellenmarkt. Darin kommt das Bundeskartellamt zu dem Ergebnis,

dass die Kraftstoffpreise in Deutschland höher als nötig sind, weil es nur wenige Anbieter im Markt gibt.

Reiner Biodiesel wird insbesondere von Lastwagen und Bussen getankt, deren Motoren für den Einsatz von B100 oder Pflanzenöl freigegeben sind. In Deutschland verbrauchter Biodiesel muss nach einer gesetzlichen Vorgabe mindestens 35 Prozent weniger Treibhausgas emittieren als fossiler Diesel - gemessen wird der gesamte Produktionsweg vom Ackerbau inklusive der Düngung, Ernte und Transport bis zur Verbrennung im Motor. Dabei dürfen die Rohstoffe nicht von besonders schützenswerten Flächen wie Regenwäldern oder Torfmooren stammen.

Gelungene Premiere für RapsPower am Ring

Er kam, fuhr und hatte sofort jede Menge Fans: Beim 4. VLN-Lauf gab der von der UFOP unterstützte neue Bioconcept-Scirocco von Four Motors seinen Einstand auf dem Nürburgring. Die Fahrer Smudo, Tim Schrick und Tom von Löwis of Menar ließen der Lady im Team, Charlotte Wilking, den Vortritt, so dass sie den Premieren-Start fuhr. Danach durften die Jungs auch mal ran. „Ich habe großes Vertrauen in diesen Wagen“, sagte Smudo nach den ersten Runden, auch wenn der als „Bio-Rocco“ getaufte Rennwagen noch Kinderkrankheiten hat. So gab es Probleme mit dem Ladedruck bei hohen Drehzahlen.

„Ziel war es, möglichst viele Informationen darüber zu sammeln, wie der Wagen auf die Anforderungen im Rennen reagiert“, erklärt Teamchef von Löwis of Menar. „Das haben wir erreicht. Die Daten und die Rückmeldungen der Fahrer



an das Team werden ausgewertet und sind Grundlage für das anschließende Feintuning. „Auch wenn das neue Bioconcept-Car noch keine Bestzeiten fuhr, war das Interesse groß. Unter anderem gab es zahlreiche Fragen zum neuen, besonders schadstoffarmen RapsPower-Kraftstoff, der aus NExBTL

und Biodiesel hergestellt wird - selbstverständlich mit Nachhaltigkeitsnachweis. Auch innovative Materialien wie biobasierte Kunststoffe und mit Naturfasern verstärkte Biokunststoffe für die Karosserie signalisieren, dass Four Motors den nächsten Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität geht.