



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Ausgabe August 2009

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe.....3f

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER.....4f

Ausgabe vom 07.08.09

Preistendenzen

Mittelwerte	32. KW	Vor- woche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	240,53	240,35	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	261,00	246,57	↗
Rapsöl	580,00	570,00	↗
Rapsschrot	126,00	114,00	↗
Rapspress- kuchen*	187,31	193,40	↘
MATIF Raps	276,25	245,75	↗
Großhandelspreise in ct/l, netto			
Biodiesel	78,35	77,59	↗
Rapsölkraft- stoff*	89,33	88,81	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Biodiesel	102,15	101,15	↗
Diesel	109,59	108,05	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	71,97	63,35	↗

* = Vormonatsvergleich

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Rapsernte so gut wie beendet +++ unerwartet hohe Erträge und Ölgehalte +++ Terminkurse und Kassapreise für Raps angebotsbedingt unter Druck +++ Sojakurse stabil bis fest +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ labile Rapsschrotpreise bremsen Umsätze +++ Wettbewerbsfähigkeit gegenüber preisfestem Sojaschrot wächst +++ Presskuchen gefragt +++

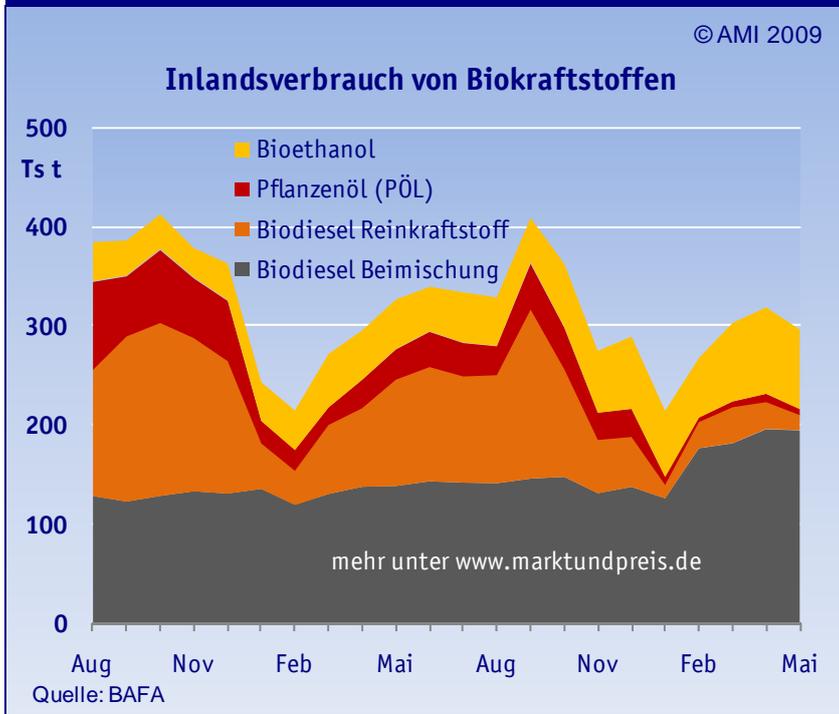
Pflanzenöle

+++ Rapsöl günstiger als Sojaöl +++ Nachfrage schwach +++ Palmölkurse im Aufwind +++ kaltgepresstes Rapsöl ohne nennenswerte Nachfrage +++

Biokraftstoffe

+++ Mineralölkurs steigt weiter +++ Biodieselpreise ebenfalls fester +++ gesamter Biodieserverbrauch im Januar/Mai 2009 10 % unter Vorjahr +++

Grafik der Woche



07.08.2009

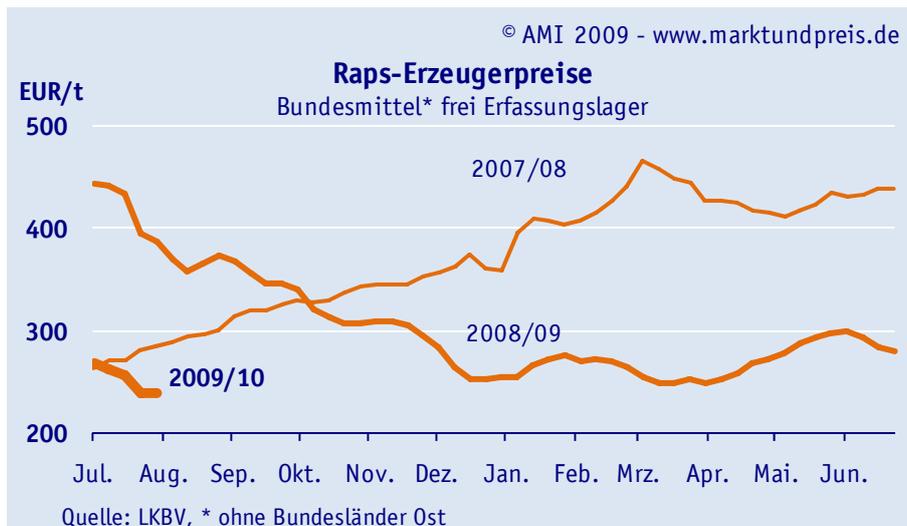
Impressum

UFOP
Union zur Förderung von Öl- 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, wenn nicht anders angegeben.



AMI
E-Mail: wienke.v.schenck@marktundpreis.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 391
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 ertragreichen Rapserten in Mitteleuropa lassen den Preisen keinen Spielraum nach oben. Selbst die festen US-Sojakurse können keine Unterstützung bieten.

Rapsöl

Die Pflanzenölpreise haben sich im Zuge anziehender Mineralölkurse wieder gefestigt, konnten aber kein Kaufinteresse mobilisieren.

Rapsschrot

Der kurzzeitige Preisauftrieb belebte das Rapsschrotgeschäft, aber nur für kleinere Menge auf den vorderen Positionen. Die Rohstoffdecke der Mischfutterhersteller bleibt daher noch dünn.

Rapspresskuchen

Die Nachfrage nach Rapspresskuchen ist ungebrochen. Die Preise gaben im Monatsmittel im Vergleich zum Juni allerdings um 6 EUR/t auf 187,31 EUR/t nach.

Kaltgepresstes Öl

Die Ölpreise konnten sich knapp behaupten, geraten bei kleiner Nachfrage jedoch zunehmend unter Druck.

Terminmärkte

Feste Weltmarktkurse und der Wechsel auf den November-Termin ließen Anfang August die Notierung des Fronttermins an der Matif ansteigen.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentaren finden Sie in der AMI Publikation

MarktSpezial
Ölsaaten + Biokraftstoffe
unter www.marktundpreis.de

Großhandelspreise für Raps, Rapsöl, Rapsschrot

franko bzw fob in EUR/t am 05.08.2009, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps	Rapsöl	Rapsschrot
vorderer Termin	261,00	580,00	126,00
Vorwoche	246,57	570,00	114,00

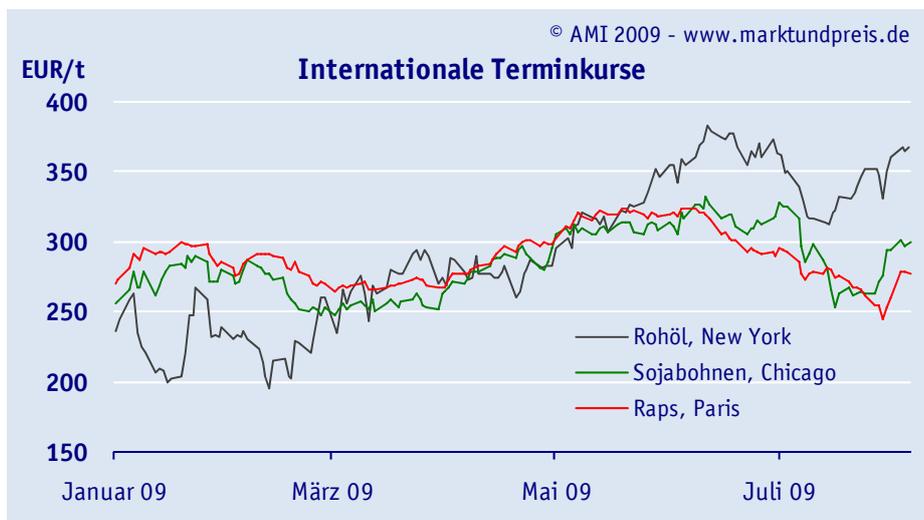
Quelle: AMI weitere Informationen unter www.marktundpreis.de

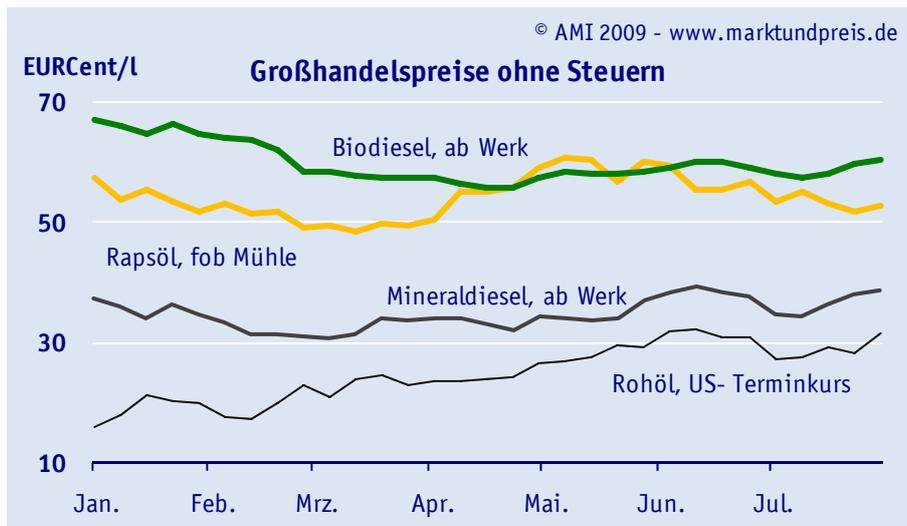
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab dezentraler Ölmühle/Station (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 22.07.2009)

Monatsproduktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Preisspanne	Vormonat
< 100 t	150-210	180-220	69-110	75-99
> 100 t	165-220	175-220		

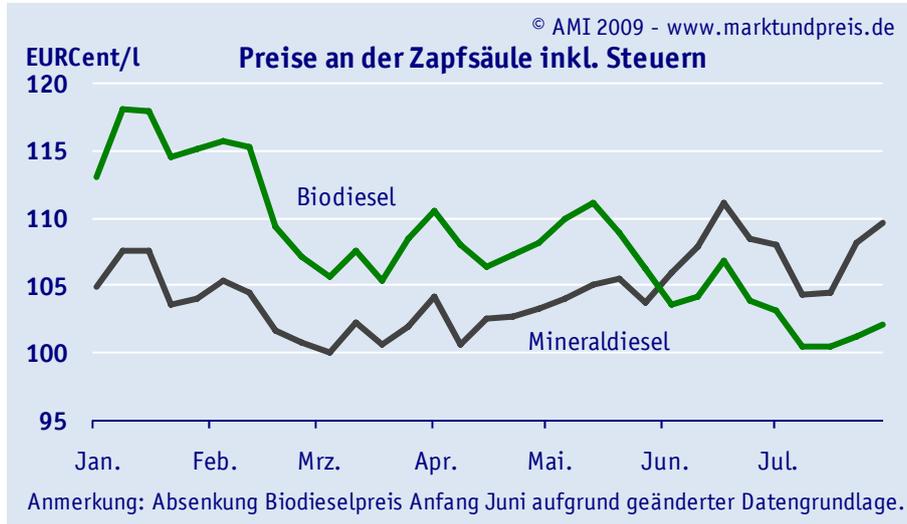
Quelle: AMI weitere Informationen unter www.marktundpreis.de





Großhandelspreise

Die Kraftstoffpreise sackten in der ersten Julihälfte im Zuge schwacher Mineralölnotierungen kräftig ab. Die Forderungen für Biodiesel wurden vor dem Hintergrund steigender Rapsölpreise in dieser Zeit hingegen nur geringfügig nach unten korrigiert. Seit Mitte Juli tendieren die Kraftstoffpreise wieder fester und Biodiesel erreichte mit 78,66 Cent/l ab Tank ein Niveau wie zuletzt im Februar 2009.



Tankstellenpreise

Die niedrigen Preise an den Tankstellen von Anfang Juli hatten nicht lange Bestand. Längst legten die Forderungen im Zuge gestiegener Terminotierungen kräftig zu. Immerhin erreichte Mineralöl am 05.08.09 in New York mit 71,93 USD/barrel ein 8-Wochen-Hoch. Die Dieselpreise lagen zuletzt mit 1,09 EUR/l wieder nahe den Preisspitzen im Juni, wobei sich die Preisschere zum Biodiesel weiter geöffnet hat.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2009							
in 1.000 t						Kumulation	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	2009	2008
Biodiesel Beimischung	125,5	176,1	181,1	195,4	194,3	872,4	640,5
Biodiesel Reinkraftstoff	14,1	27,2	37,3	28,1	16,1	122,8	374,8
Summe Biodiesel	139,7	203,3	218,4	223,5	210,4	995,2	1.015,4
Pflanzenöl (PÖL)	8,6	4,7	5,8	8,4	6,2	33,7	131,3
Summe Biodies. & PÖL	148,3	208,0	224,2	231,9	216,6	1.028,9	1.146,7
Dieselpfortstoffe	2.154,6	2.216,8	2.548,4	2.593,9	2.526,3	12.040,0	12.004,0
Anteil Beimischung	5,8 %	7,9 %	7,1 %	7,5 %	7,7 %	7,2 %	5,3 %
Anteil Biodiesel & PÖL	6,8 %	9,2 %	8,7 %	8,8 %	8,5 %	8,4 %	9,2 %
Bioethanol ETBE	23,0	22,5	19,3	15,9	15,3	96,0	157,1
Bioethanol Beimischung	43,2	36,8	59,0	70,4	63,8	273,1	76,6
Bioethanol E 85	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	2,6	2,8
Summe Bioethanol	66,4	59,6	78,7	86,7	79,7	371,2	236,2
Ottokraftstoffe	1.428,0	1.502,9	1.719,1	1.732,2	1.737,3	8.119,5	8.421,6
Otto- u. Bioethanolkraftstoffe	1.428,3	1.503,2	1.719,5	1.732,7	1.737,9	8.121,6	8.424,0
Anteil Bioethanol	4,7 %	4,0 %	4,6 %	5,0 %	4,6 %	4,6 %	2,8 %

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

UFOP begrüßt EU-Strafzöllen gegen US-Biodiesel

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) begrüßt den Beschluss der EU-Finanzminister, ab dem 12. Juli mit der Einführung von Anti-Dumping-Zöllen den Import von Biodiesel aus den USA zu beaufschlagen.

Der Zwangsaufschlag schwankt zwischen 230 bis 409 EUR je Tonne in Abhängigkeit von dem jeweiligen in den USA ansässigen Unternehmen. Diese Zölle gelten für die kommenden 5 Jahre und sind das Ergebnis vieler Aktivitäten der betroffenen Wirtschaftsverbände auf nationaler und EU-Ebene. So hatte auch die UFOP wiederholt mit Schreiben an die EU-Kommission und das Bundeswirtschaftsministerium appelliert die Exportförderpraxis der USA, das sogenannte „splash-and-dash“-Verfahren, zu sanktionieren. Über 1,1 Mio. Tonnen

Biodiesel wurden 2004 bis 2007, und hiervon allein 730.000 t in 2007, in die EU importiert. Die Angebotspreise bewegten sich im Durchschnitt bei 580 EUR je Tonne. Der Verdrängungswettbewerb war insbesondere bei der Reinkefraftstoffvermarktung festzustellen. Mit umgerechnet etwa 22 Cent je Liter Biodiesel subventionierten die USA den Export von Biodiesel.

Die UFOP kritisierte wiederholt, dass diese Form der Exportförderung schließlich auch dem Image von Biodiesel in der Öffentlichkeit wie auch in der Politik geschadet habe. Zu Recht hatten Politiker hinterfragt, ob eine nationale Steuerbegünstigung von Biodiesel noch Sinn macht, wenn zugleich durch diese Exportpraxis der Vermarktung von importiertem Biodiesel Tür und Tor geöffnet werde.

Die UFOP bekräftigt deshalb die Notwendigkeit, dass auch in Zukunft die Exportpraktiken von Biodiesel auf internationaler Ebene beobachtet werden müssen. Nicht hingenommen werden könne ebenfalls die Form der Exportförderung von Biodiesel von Seiten der argentinischen Regierung, indem zu Lasten der argentinischen Sojaerzeuger hohe Exportsteuern auf Sojabohnen erhoben würden, die jedoch mit jeder Verarbeitungsstufe gesenkt würden, so dass auf Biodiesel die geringsten Exportsteuern erhoben würden. Die Proteste der Landwirte in Argentinien sind ein Ausdruck dieser verfehlten Steuerpolitik. Die UFOP fordert deshalb die Kommission auf, auch diese Form der Exportpolitik in Frage zu stellen, andernfalls seien Verlagerungseffekte nicht auszuschließen, so die Befürchtung der UFOP.

Biodiesel-Fachkonferenz der AGQM am 6. Oktober 2009

Die deutschen Biodieselproduzenten stellen sich den aktuellen Herausforderungen: Kraftstoffentwicklung, Nachhaltigkeit und Qualität stehen im Mittelpunkt der Beiträge, die auf der Fachkonferenz der AGQM präsentiert werden.

Nach einem Überblick über die Entwicklungen an den internationalen Biodieselmärkten werden die aktuellen Anforderungen zur Umsetzung des Energiesteuer- und des BImSch-Gesetzes vorgestellt. Einen besonderen Schwerpunkt nimmt die praktische Nachweissführung gemäß der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung ein. Erläutert werden außerdem die Ergebnisse des hierzu vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) vergebenen Projektvorhabens.

Die Darstellung der heute erreichten motortechnischen Entwicklung eines großen deutschen Pkw-Herstellers für

Euro-5 und 6 wird das Potenzial zur Absenkung der Schadstoffemissionen und zur Kraftstoffeinsparung aufzeigen. Gleichzeitig werden damit aber auch die Anforderungen an die Kraftstoffeigenschaften und -qualität definiert, die Biodiesel (auch als Beimischkomponente) erfüllen muss. Präsentationen zu aktuellen Vorhaben der Deutschen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e.V. (B10, Fließverbesserer) sowie ein Beitrag zum Einsatz von FAME Bioethanol-Blends vermitteln die Entwicklungen in der anwendungsnahen Forschung. Diese Vorträge sind die Grundlage für die anschließende Diskussion über zeitnah zu verfolgende F+E-Projekte bei Biodiesel. In weiteren Vorträgen werden Fragen zur Analytik und Reduzierung von Nebenkomponenten im Biodiesel, wie Sterylglycoside (SG) und acylierte Sterylglycoside (ASG), diskutiert. Die AGQM beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit dieser Thematik, u.a. im Rahmen eines internen Monitorings. Es wird über ein von der American Soy-

bean Association (ASA) gefördertes Verbundprojekt (beteiligt sind AGQM und OVID) zur Analyse der Produktionstechnologie auf der Stufe der Ölmühlen berichtet. Außerdem werden die Ergebnisse eines von der AGQM unterstützten Vorhabens zur Entwicklung der hierzu erforderlichen analytischen Bestimmungsmethode präsentiert.

Die Beimischung von Biodiesel zu fossilem Heizöl ist ein möglicher Ansatz für die CO₂-Reduzierung im Wärmemarkt. Der Einsatz dieses so genannten Bioheizöls schafft zukünftig einen neuen Absatzmarkt für Biodiesel neben der Beimischung im Mobilitätssektor. Die z. Zt. laufenden Projektinitiativen der DGfM, an denen die AGQM beteiligt ist, werden im Überblick vorgestellt. Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter aus Vertrieb, Rohstoffeinkauf, Labor und Forschung sowie Vertreter von Mineralölwirtschaft und Autoindustrie. Das Konferenzprogramm und weitergehende Informationen sind unter www.agqm-biodiesel.de zu finden.

B10-Einsatz setzt geeignete Regenerationsstrategie voraus

Moderne Pkw können unter bestimmten Bedingungen mit B10 betrieben werden. Bisherige Freigaben erlauben nur einen Betrieb mit B7 (7%-ige Beimischung). Dies ist das Ergebnis von Flottenversuchen, die der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) mit Unterstützung der UFOP durchgeführt hat.

Bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ab der Emissionsstufe Euro-4 ist der Einsatz von Biodiesel bislang auf B7 begrenzt. Ursache hierfür ist nicht etwa eine Unverträglichkeit von Materialien oder der Verbrennung im Motor, sondern die Regeneration des Partikelfilters. Die Automobilindustrie berichtet hier über unzulässig hohe Motorölverdünnung infolge des Biodieselsanteils bei der innermotorischen Nacheinspritzung zur Filterregeneration.

Die Ergebnisse der VDB-Flottenversuche zeigen nun ein differenzierteres Bild: Generell tritt eine erhebliche Motorölverdünnung beim Betrieb mit B10 nur dann auf, wenn Fahrzeuge ausschließlich im Kurzstreckenbetrieb laufen; Fahrtanteile auf Landstraßen und Autobahnen verringern diesen Effekt deutlich. Im

Ergebnis der Untersuchungen zeigten sich signifikante Unterschiede zwischen verschiedenen Regenerationsstrategien, die von den Fahrzeugherstellern eingesetzt werden: Pkw, die zusätzlich zur innermotorischen Nacheinspritzung einen flüssigen Katalysator (auf Basis Cer/Ferrocen) einsetzen, schneiden wesentlich besser ab als Vergleichsfahrzeuge, die nur auf eine späte Einspritzung setzen. Der Flüssigkatalysator setzt die Rußabbrandtemperatur herunter, so dass bei diesem System geringere Kraftstoffmengen zur Regeneration eingesetzt werden müssen; hierdurch ist die Motorölverdünnung drastisch geringer ausgeprägt. Die Versuche zeigen, dass höhere Biodieselbeimischungen (B10) eingesetzt werden können, wenn Fahrzeuge mit geeigneten Einrichtungen zur Filterregeneration ausgerüstet sind.

Zu einem analogen Ergebnis kommt ein Projektvorhaben, das etwa zeitgleich am Institut für Mobile Systeme (ims) der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg durchgeführt wurde. Bei diesem Prüfstandsversuch wurde die Motorölverdünnung beim Einsatz von B10 unter konkreten Lastbedingungen untersucht.

Dieses Vorhaben wurde von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e. V. (FNR) und der UFOP gefördert. Aufbauend auf den vorliegenden Ergebnissen sollen auf Initiative der UFOP zusätzliche Versuche mit einem weiteren Regenerationssystem durchgeführt werden, bei dem die Kraftstoffeinspritzung nicht im Motor, sondern direkt vor dem Oxidationskatalysator erfolgt. Dies könnte den Effekt der Motorölverdünnung weitgehend ausschalten.

Zum Hintergrund: Dieselpartikelfilter (DPF) in Pkw und leichten Nutzfahrzeugen benötigen eine aktive Regeneration, um den vom Filter zurückgehaltenen Ruß während des normalen Fahrbetriebs abzubrennen. Da die Abgastemperatur trotz der katalytischen Beschichtung des Filtermaterials hierzu häufig nicht ausreicht, wird bei Bedarf Kraftstoff nach dem eigentlichen Brennvorgang eingespritzt. Diese so genannte innermotorische Nacheinspritzung führt allerdings zu einem verstärkten Eintrag von Kraftstoff ins Motoröl. Aufgrund der höheren Siedelage kann dieser Effekt im Betrieb mit Biodiesel unter bestimmten Bedingungen kritisch werden.

Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung tritt in Kraft DBV: Aktuelle Ernte nicht betroffen

Am 24. August 2009 wird die Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung für flüssige Biomasse zur Stromerzeugung (BioSt-NachV) in Kraft treten. Damit dürfen grundsätzlich für den EEG-Vergütungsanspruch zur Stromerzeugung sowie für den Erhalt des NaWaRo-Bonus nur noch Pflanzenöle eingesetzt werden, die auf Basis bestimmter einzuhaltender Nachhaltigkeitskriterien produziert wurden. Zukünftig müssen alle Anlagenbetreiber einen Nachweis gegenüber dem Netzbetreiber vorlegen, dass die eingesetzten Pflanzenöle nicht von Flächen mit einem hohen Naturschutzwert (zum Beispiel Regenwälder oder Feuchtgebiete) stammen.

Für Biokraftstoffe gilt eine inhaltsgleiche Nachhaltigkeitsverordnung. Auch hier muss gegenüber dem Erfinder für die

Biomasselieferung bestätigt werden, dass die Cross-Compliance-Anforderungen eingehalten wurden und das Anbauverbot auf Flächen mit hohem Naturschutzwert beachtet wurde. Die bisherige Anbaupraxis in Naturschutzgebieten, die im Einklang mit dem Naturschutzzweck steht, ist nicht betroffen. Dokumentationspflichtig wird dagegen der Erfassungshandel, der die entsprechenden Rohstoffmengen als erstes Glied in der sogenannten Massenbilanz mengenmäßig erfassen muss. Eine getrennte Lagerung von sogenannter zertifizierter und nicht zertifizierter Biomasse ist entgegen anderslautenden Meldungen jedoch nicht erforderlich. Es reicht die Erfassung der Lieferungen mit und ohne Nachhaltigkeits-Nachweis im Rahmen des Massenbilanzsystems. Aus der Gesamtmenge kann das Erfassungsunternehmen

dann so viel Biomasse zur Biokraftstoff- oder Stromerzeugung weiter liefern wie ihm Nachhaltigkeitsanforderungen für die Erzeugung bestätigt wurden.

Im Hinblick auf die konkrete Umsetzung werden zurzeit die erforderlichen Verwaltungsvorschriften von Seiten des Bundeslandwirtschaftsministeriums erarbeitet. Von beiden Verordnungen ist die aktuelle Ernte 2009 auf Druck des Deutschen Bauernverbandes (DBV) noch nicht betroffen. Damit schöpft Deutschland den Zeitrahmen gemäß EU-Richtlinie für die nationale Umsetzung von maximal 18 Monaten aus. Der DBV setzt alles daran, in der neuen Legislaturperiode eine Regelung zu erreichen, die sämtliche Anforderungen an die Landwirtschaft über das Cross-Compliance-Verfahren erfüllt.

Exxon setzt auf Algen als Rohstoffquelle

Der Ölkonzern Exxon hat erhebliche Investitionen in die Gewinnung von Biokraftstoff aus Algen angekündigt. In Zusammenarbeit mit dem Biotech-Unternehmen Synthetic Genomics (SGI) soll aus den Fettreserven von Algen Treibstoff hergestellt werden. Dafür beabsichtigt der Konzern, mehr als 600 Mio. Dollar in ein Projekt zu investieren.

„Obwohl noch grundlegende Arbeiten und jahrelange Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten vor uns liegen, könnten im Erfolgsfall Kraftstoffe auf Algenbasis dazu beitragen, den weltweit wachsenden Bedarf zu decken und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen zu reduzieren“, sagte Michael Dolan, Senior Vice President von

ExxonMobil. „Die echte Herausforderung bei der Erzeugung eines einsatzfähigen Biokraftstoffs der nächsten Generation ist, ihn in großen Mengen zu produzieren. Dies erfordert wesentliche Fortschritte in Wissenschaft und Technik“, so Dr. J. Craig Venter, CEO von SGI. „Die Allianz zwischen SGI und ExxonMobil kombiniert die sich ergänzenden Fähigkeiten und Fachkenntnisse der beiden Unternehmen für die Entwicklung innovativer Lösungen, die zu einer Produktion von Biokraftstoff aus Algen in großem Umfang führen könnte“, so der Chef von SGI weiter.

„Nach gründlichen Studien sind wir zu dem Schluss gekommen, dass die potenziellen Vorteile und der Nutzen

von Biokraftstoff aus Algen erheblich sein könnten. Neben anderen Vorteilen könnten vorhandenes Sonnenlicht und Kohlendioxid, das für das Wachstum der photosynthetischen Algen gebraucht wird, einen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasen leisten. Darüber hinaus haben Algen das Potenzial große Mengen Öl zu erzeugen, das in vorhandenen Raffinerien zur Herstellung von Kraftstoffen verwendet werden kann, die wiederum mit der bestehenden Verkehrstechnologie und Infrastruktur nutzbar sind.“, so Dr. Emil Jacobs, Vice President des Bereichs Forschung und Entwicklung der ExxonMobil Research and Engineering Company.

MAN Latin America Schrittmacher bei Biodiesel

In Brasilien wird der Einsatz von Biodiesel weiter vorangetrieben: Seit 1. Juli 2009 müssen zum Dieselmotorkraftstoff vier Prozent Biodiesel beigemischt werden, bisher waren es zwei Prozent. MAN Latin America, Marktführer für Nutzfahrzeuge in Brasilien, bietet bereits seit längerem Fahrzeuge an, die mit der Beimischung bestens zurechtkommen. Seit Juni 2008 können alle Lkw und Busse von MAN Latin America mit B5 betankt werden. Das Unternehmen übernimmt hierfür auch die Herstellergarantie. Andere Produzenten folgten diesem Bei-

spiel erst später, verpflichtend wird B5 voraussichtlich ab 2013. Dabei stellt die Zufuhr von Biodiesel durchaus eine Herausforderung dar. Während der Biotreibstoff in Europa zu 80 Prozent aus Rapsöl hergestellt wird, stammt er in Brasilien aus sehr unterschiedlichen Quellen, zum Beispiel aus Sojasamen oder benutztem Speisefett und ist deshalb von sehr unterschiedlicher Qualität. Die Vermischung der Grundstoffe sorgt für größere Mengen und erlaubt die Nutzung großer Mengen biologischer Reststoffe. Gleichzeitig ist es

jedoch schwierig, dabei einen einheitlichen Qualitätsstandard sicherzustellen. Die technische Entwicklung wird bei MAN Latin America weiter vorangetrieben. Kürzlich hat das Unternehmen Tests mit Lkw beendet, deren Motoren mit 20 Prozent Biodiesel-Beimischung betrieben wurden. Die Fahrzeuge der Bertin-Gruppe verwendeten B20 im normalen Transporteinsatz. Erste Ergebnisse deuten einen vollen Erfolg an. Sogar der Einsatz von B100, also von purem Biodieselmotorkraftstoff, wird nun erprobt.

Umfrage: Autofahrer wissen wenig über alternative Mobilität

Rund 76 Prozent der Autofahrer wünschen sich mehr Informationen über „alternative Mobilität“ und über Fahrerassistenzsysteme. Das ist ein Ergebnis der vom Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe in Auftrag gegebenen forsa-Umfrage. Die repräsentative Befragung in der zweiten Maihälfte ergab

auch, dass hohe Spritpreise vor den Ferien und zu wenig Parkplätze in den Innenstädten zu den großen Ärgernissen gehören.

Auch für die Biokraftstoffbranche liefert die Umfrage ein interessantes Ergebnis. Jeder fünfte Autofahrer inter-

essiert sich demnach für Biodiesel und 45 Prozent der Autofahrer wollen mehr über andere alternative Antriebe wissen. Gerade die Vor- und Nachteile der „alternativen Mobilität“ sind vier von fünf Autofahrern nicht klar. Dabei fühlen sich vor allem Frauen (86 Prozent) wenig informiert.