

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 5ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	06. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	378,34	386,31	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	395,00	402,00	↘
Rapsöl	802,00	797,00	↗
Rapsschrot	223,00	216,00	↗
Rapspresskuchen*	230,00	229,00	↗
Paris Rapskurs	393,75	403,00	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	125,73	127,62	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	122,13	123,93	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	50,75	53,33	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- USA und China haben Handelsvereinbarung unterzeichnet, aber die Sojakaufe Chinas lassen auf sich warten
- EU-28 hat 2019/20 bisher rund 4 Mio. t Raps importiert, weitere 1,5 Mio. t werden benötigt, aber die Ukraine ist ausverkauft
- Günstige Witterung in Südamerika, Brasilien erwartet Rekord-Soja-ernte
- Deutsche Rapspreise im Rückwärtsgang, schwache Notierungen und geringe Nachfrage der Ölmühlen belasten

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot und -expeller werden fester bewertet, finden aber nach wie vor kaum Käufer

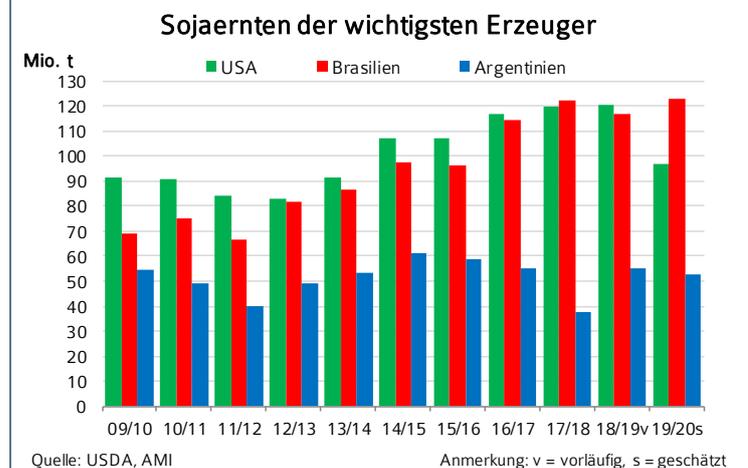
Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise kräftig gesunken
- Druck kommt vom Palmölmarkt, Coronavirus und diplomatischer Konflikt zwischen Malaysia und Indien belasten

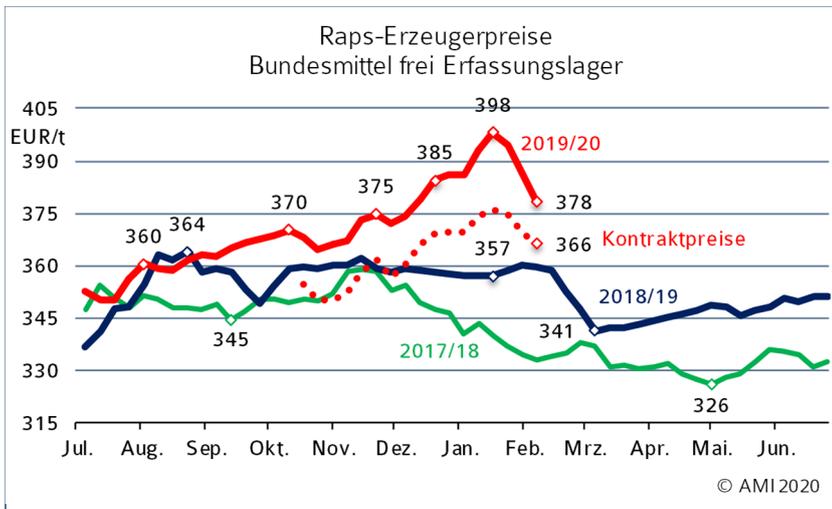
Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage beruhigt, Preis schwächer
- Dieselpreise geben nach, Druck kommt vom Rohöl, USA fördern Rekordmengen und Coronavirus bremst chinesische Konjunktur

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Im Sog schwächerer Terminkurse haben die Rapspreise in Deutschland in der zweiten Januarhälfte deutlich nachgegeben. Zuletzt wurden 378 EUR/t festgestellt. Auf diesem Niveau sind die meisten Landwirte kaum noch bereit, Ware abzugeben, doch viele sind mittlerweile ohnehin ausverkauft. Gleichzeitig ist das Kaufinteresse der Ölmühlen sehr zurückhaltend. Das Gros ist gedeckt, sodass kaum Neugeschäft zustande kommt.

Rapsöl

Die Rapsölpreise haben sich Anfang Februar wieder etwas befestigt, aber das hohe Niveau in der ersten Januarhälfte bleibt unerreichbar, zu groß ist der Druck vom Terminmarkt. Die Rapskurse in Paris haben seit Mitte Januar kräftig an Wert verloren. Zudem hat sich die Biodieselnachfrage nach einem ungewöhnlich lebhaften Jahresauftakt merklich abgekühlt.

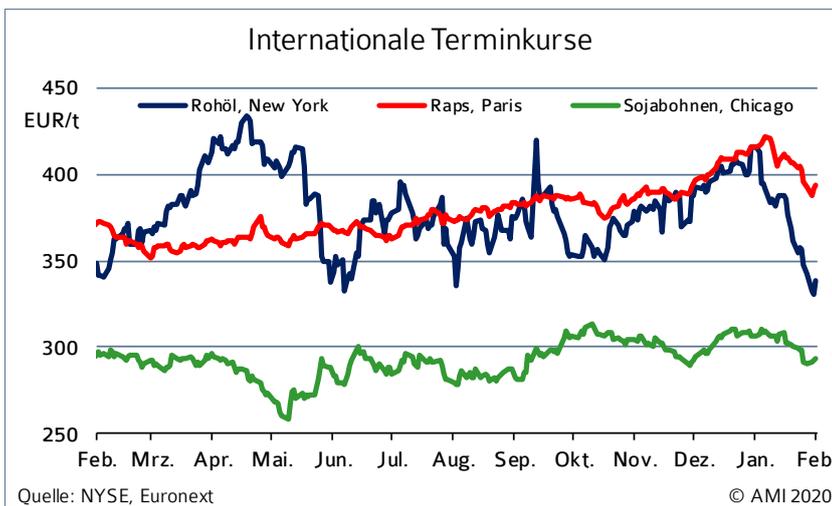
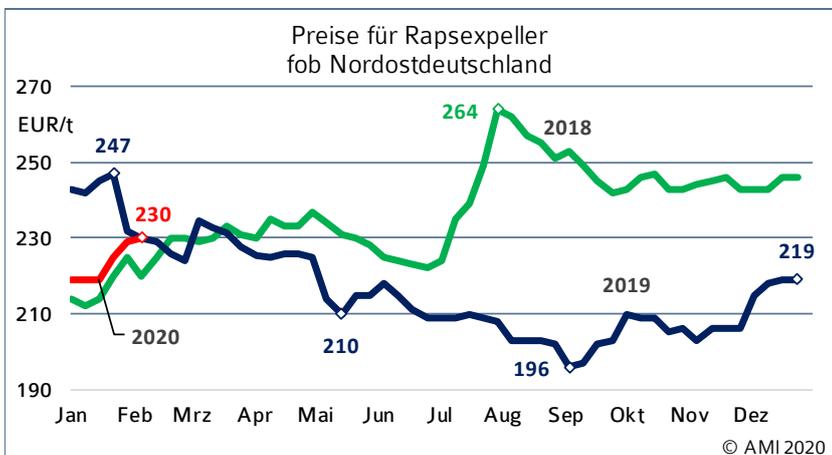
Rapsschrot/-expeller

Die Preise für Rapsexpeller konnten sich in den vergangenen zwei Wochen deutlich befestigen. Zuletzt wurden 230 EUR/t fob Nordostdeutschland festgestellt, was einem Anstieg von 11 EUR/t zum Vormonat sowie dem Niveau des Vorjahres entspricht. Die Preise folgen damit den ebenfalls höheren Forderungen für Rapsschrot und widersetzen sich zugleich den schwächeren Vorgaben vom Terminmarkt für Raps.

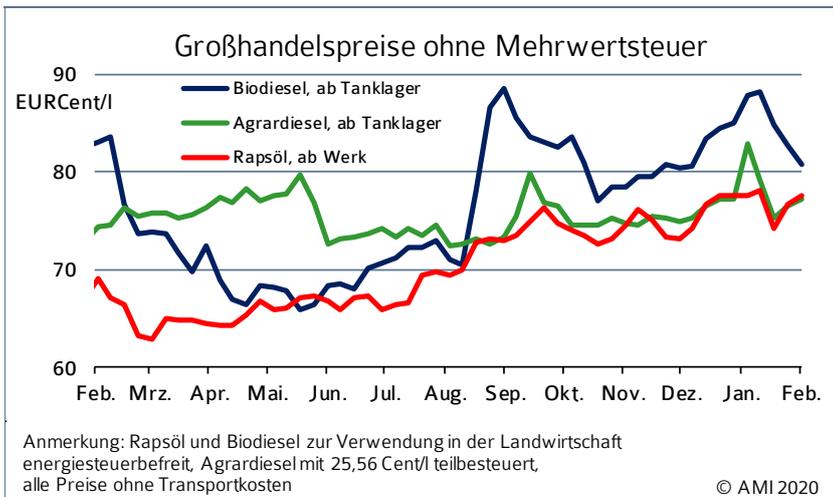
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 05.02.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	395	223	802	701
Vorwoche	402	216	797	699

Quelle: AMI

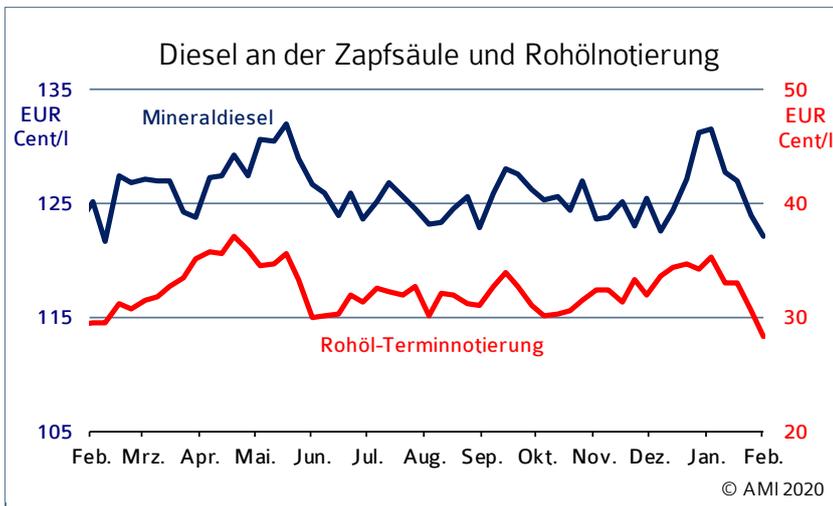


Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Ungewöhnlich lebhaft war der Biodieselmärkte in das neue Kalenderjahr gestartet. In den vergangenen Jahren hatte sich die Nachfrage häufig kurz vor Weihnachten abgekühlt und ließ dann den Januar und oft auch noch den Februar auf sich warten. 2020 ist das anders. Beimischer wurden direkt nach den Feiertagen wieder aktiv und fragten UCOME aber auch Biodiesel aus Pflanzenöl nach. Darin spiegelt sich nach Einschätzung von Marktteilnehmern die Anhebung der THG-Quote von 4% auf 6% wider. UCOME mit seinem vergleichsweise hohen THG-Einsparpotenzial steht deshalb im Fokus und wer die Quote erfüllen will, muss die Beimischung von Anfang an forcieren. Mittlerweile hat sich der Biodieselmärkte wieder etwas beruhigt, die Preise tendieren schwächer.



Tankstellenpreise

Seit etwa zwei Wochen stehen die internationalen Rohölkurse unter starkem Druck. Auslöser ist, neben rekordhoher US-Rohölförderung und wachsenden Lagerbeständen, vor allem das Coronavirus. Nach dessen Ausbruch und Verbreitung kamen schnell Sorgen um die wirtschaftliche Entwicklung Chinas auf. Die Rohölnachfrage des Landes ist gesunken, die dortigen Raffinerien haben ihre Auslastung reduziert. Die internationalen Rohölnotierungen wurden dadurch auf Talfahrt geschickt und die hiesigen Mineraldieselpreise mit nach unten gezogen.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2019 in 1.000 t												kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	2019	2018
Biodiesel Beimischung	193,0	152,8	175,1	185,0	183,0	194,3	226,6	218,4	207,7	202,4	208,2	2.146,2	1.972,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.763,4	2.798,1	2.925,4	3.044,0	3.087,1	2.829,2	3.174,4	3.020,2	2.939,2	3.162,7	2.977,0	32.518,7	29.379,1
Biodiesel + Diesel	2.956,4	2.950,9	3.100,5	3.229,1	3.270,1	3.023,5	3.401,0	3.238,6	3.146,9	3.365,1	3.185,2	34.664,8	31.352,0
Anteil Biodiesel in %	6,5	5,2	5,6	5,7	5,6	6,4	6,7	6,7	6,6	6,0	6,5	6,2	6,3
Bioethanol ETBE a)	7,6	4,2	8,4	9,1	9,1	8,4	6,5	5,5	6,5	7,8	8,4	103,4	96,3
Bioethanol Beimischung	92,1	83,3	74,9	82,1	94,1	92,5	95,0	89,5	91,0	95,0	93,5	989,2	902,7
Summe Bioethanol	99,7	87,5	83,3	91,2	103,3	100,9	101,5	95,1	97,6	102,8	102,0	1.092,6	998,9
Ottomotorkraftstoffe	1.262,0	1.187,3	1.386,3	1.382,8	1.477,1	1.435,1	1.513,8	1.517,9	1.404,8	1.480,3	1.346,8	15.326,2	13.927,7
Otto- + Bioethanolmotorkraftstoffe	1.361,7	1.274,8	1.469,7	1.473,9	1.580,4	1.536,0	1.615,3	1.613,0	1.502,3	1.583,1	1.448,7	16.418,8	14.926,6
Anteil Bioethanol in %	7,3	6,9	5,7	6,2	6,5	6,6	6,3	5,9	6,5	6,5	7,0	6,7	6,7

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

Verbrauch

Biodiesel

Im November 2019 wurde in Deutschland die Gesamtmenge von 208.200 t Biodiesel verbraucht, 3 % mehr als im Vormonat und 20 % mehr als im November 2018. Der Einsatz von Dieselmotorkraftstoff fiel derweil mit 2,98 Mio. t fast 6 % niedriger als im Vormonat und 5,2 % geringer im Vorjahr aus. Daraus ergibt sich für den Monat November 2019 ein überdurchschnittlicher Beimischungsanteil von 6,5 %, der den Vormonat um 0,5 Prozentpunkte übersteigt.

Bioethanol

Während der Biodieserverbrauch gestiegen ist, hat sich der Einsatz von Bioethanol leicht verringert. Insgesamt wurden 102.000 t verbraucht und damit rund 800 t weniger als im Vormonat. Zwar ist die Menge von Bioethanol im ETBE gestiegen, aber im Gegenzug verringerte sich die Beimischungsmenge im Ottokraftstoff. Vergleichsweise stärker als die Verwendung von Bioethanol ist im November 2019 der Verbrauch von Ottokraftstoff gesunken, woraus sich ein Beimischungsanteil von 7 % ergibt. Das sind 0,5 Prozentpunkte mehr als im Vormonat und der höchste Satz seit Januar 2019.

Schlaglichter

Kraftstoffkongress 2020: Erneuerbare Kraftstoffe unverzichtbar!

Auf dem 17. Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität stehen die Auswirkungen des Klimaschutzpakets der Bundesregierung und des „Green Deal“ der neuen EU-Kommission im Zentrum der Diskussionen und Vorträge. Mit dem „Green Deal“ beabsichtigt die EU-Kommission ihre Klimaschutzambitionen zu verschärfen sowie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität zu sorgen. Für den Verkehrssektor stehen insbesondere erneute Diskussionen über die CO₂-Flottengrenzwerte der Automobilwirtschaft und die Überarbeitung RED II an. Aus Sicht der Kongressveranstalter sind zur Umsetzung des „Green Deal“ und für einen defossilisierten Verkehrssektor erneuerbare Kraftstoffe unverzichtbar, da der Verbrennungsmotor auch in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle spielen wird.

Um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu verringern, ist eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig. Neben dem Ausbau der Elektromobilität zählt hierzu der verstärkte Einsatz erneuerbarer flüssiger und gasförmiger Energieträger wie strombasierter Kraftstoffe und zertifiziert nachhaltiger Biokraftstoffe. Der damit einhergehende Antriebsmix dient neben der Emissionsreduzierung auch dem Erhalt zentraler europäischer Wertschöpfungsketten in der Automobilwirtschaft. Gleichzeitig sichert eine technologieoffene Mobilität die Anpassungsfähigkeit des Verkehrssektors an künftige Herausforderungen.

Bewährte Treibhausgasreduzierungsquote ausbauen

Durch einen höheren Anteil an erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor kann deren Klimaschutzpotenzial besser ausgeschöpft werden. Die stufenweise Anhebung der Treibhausgasreduzierungsquote auf 16 Prozent bis zum Jahr 2030 ist dazu für die Bioenergieverbände ein geeignetes Mittel. Schon jetzt leisten Biokraftstoffe den größten Beitrag zur Einsparung von CO₂ im Verkehrssektor.



Von links nach rechts: Stefan Arens, Artur Auernhammer, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Prof. Dr. Jürgen Krahl, Prof. Dr. Henning Kagermann, Dr. Jörg Adolf

Mit dem Einsatz zertifiziert nachhaltiger Biokraftstoffe wurden 9,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente vermieden.

CO₂-Preis für Kraft- und Brennstoffe mit richtiger Lenkungswirkung

Die geplante Befreiung nachhaltiger Biokraftstoffe von dem ab 2021 in Deutschland geltenden Emissionshandel für Kraft- und Brennstoffe muss so ausgestaltet werden, dass erneuerbare Kraftstoffanteile tatsächlich keinem zusätzlichen CO₂-Preis unterliegen. Damit wäre für den Verbraucher der richtige Anreiz zur Nutzung emissionsarmer Kraftstoffe gesetzt.

Harmonisierung der europäischen Erneuerbare Energien-Richtlinie und des „Green Deal“ der EU-Kommission

Bei Umsetzung des angekündigten „Green Deal“ und der daraus folgenden Überprüfung europäischer Vorgaben zur Nutzung erneuerbarer Energien (Erneuerbare Energien-Richtlinie RED II) sprechen sich die Bioenergieverbände für mehr erneuerbare Energien im Verkehrssektor aus. Deren Anteil sollte von 10 Prozent in 2020, danach alle zwei Jahre um zwei Prozent, bis auf 20 Prozent in 2030 angehoben werden. Bisher liegt das europäische Ziel hierfür nur bei 14 Prozent, was zur Erreichung der Treibhausgasreduzierungsziele nach Auffassung aller Experten unzureichend ist.

Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe bei der

CO₂-Flottenregulierung

Bei der vorgesehenen Überarbeitung

der europäischen Flottengrenzwerte muss sichergestellt werden, dass die Minderung von Emissionen durch die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehrssektor auf die strengen CO₂-Grenzen angerechnet werden. Dies würde die Optimierung klimafreundlicher Antriebstechnologien unterstützen. Der internationale Fachkongress bietet ein geeignetes Forum für die Information und Diskussion über Lösungswege für die Mobilität von morgen:

Mehr als 600 Teilnehmer aus 25 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Bioenergiebranche gefolgt, um sich über Marktentwicklungen, technologische Innovationen und die Zukunft der erneuerbaren Mobilität zu informieren.

Mit einer Podiumsdiskussion und in 12 Foren werden an den beiden Kongresstagen am 20. und 21. Januar 2020 verschiedene Themen wie CO₂-Zielvorgaben für Neufahrzeuge, Power-to-X, Biomethan, Bioethanol, neue Antriebs- und Mobilitätskonzepte, Nachhaltigkeit, Biokraftstoffe in der Luft- und Schifffahrt sowie in der Land- und Forstwirtschaft vorgestellt und debattiert.

Mehr als 60 Referenten aus 12 Nationen in Europa und Übersee präsentieren ihre Konzepte, Fallbeispiele und Studien zur Diskussion über die Mobilität von Morgen.

Informationen über das Programm sowie Bilder finden Sie unter www.kraftstoffe-der-zukunft.com

Schlaglichter

UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2019/2020

Der „Green Deal“ fängt auf dem Acker an:

Die Veröffentlichung der vierten Auflage des Berichts zur globalen Marktversorgung nimmt die UFOP zum Anlass, auf die besondere Bedeutung der Landwirtschaft bei der Erzeugung nachhaltiger Lebensmittel und nachwachsender Rohstoffe hinzuweisen. Der Klimawandel erzwingt mehr Produktivität und Effizienz bei gleichzeitiger Beachtung der Anforderungen an eine nachhaltige Produktion. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nehmen eine Vorreiterrolle ein, wenn sie gemäß den gesetzlichen Vorgaben der Erneuerbare Energien- Richtlinie (RED II) produziert werden, betont die UFOP.

Der Verband unterstreicht, dass die Anforderungen und Dokumentationspflichten zum Nachweis der Rohstoffherkunft, bestimmter sozialer Kriterien und Mindestanforderungen an die Treibhausgas-Einsparung auch in Drittstaaten erfüllt werden müssten, um den Marktzugang in die Europäische Union zu erhalten. Die RED II sei ein hervorragendes Beispiel für eine nachhaltige „Farm-to-Tank“-Strategie, also die Sicherstellung der Nachhaltigkeit über den gesamten Produktionsweg. Sie sei genau das, was die UFOP unter einer nationalen bzw. europäischen Bioökonomiestrategie verstehe. Der Klimawandel erhöhe den Druck, mithilfe neuer oder verbesserter gesetzlicher Rahmenbedingungen einen möglichst schnellen Marktzugang für nachwachsende Rohstoffe zur ener-

getischen bzw. stofflichen Nutzung zu ermöglichen. Die Regelungen zur Förderung E-Mobilität geben die Orientierung in Sachen Schnelligkeit und Förderintensität vor, fordert die UFOP.

Nachhaltige Biomasse kann national wie global einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, den Verkehr bzw. die Wirtschaft zu dekarbonisieren. Forschungsergebnisse müssten deshalb umgehend in die Praxis übertragen werden, um die Produktivität und Ertragssicherheit in der landwirtschaftlichen Produktion zu erhöhen.

Die UFOP sieht in der beschleunigten Nutzung des technischen Fortschritts in der Züchtung, im Pflanzenschutz und in der Digitalisierung der landschaftlichen Produktion einen wichtigen Schlüssel für eine nachhaltige Landbewirtschaftung. Eine nachhaltige Entwicklung müsse allerdings auch die Ökonomie im Blick behalten, denn die Finanzierung dieses Fortschrittes muss über entsprechende Erzeugerpreise auch erwirtschaftet werden können. Dies betreffe nicht nur die Landwirte hierzulande oder in der Europäischen Union, sondern grundsätzlich die Finanzierung des technischen Fortschrittes als Voraussetzung für eine weltweite nachhaltige Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion, betont die UFOP.

Der aktuelle Bericht zur globalen Marktversorgung unterstreiche erneut, dass das Potenzial zur Nutzung von Agrarrohstoffen derzeit nicht ausgeschöpft werde. Niedrige



Preise für Getreide, Ölsaaten, Zucker und Pflanzenöle seien die Folge einer globalen Überversorgung. Auf diesem Preisniveau sei ein nachhaltiges Wirtschaften, auch in den ländlichen Regionen Afrikas, nicht möglich. Der Ackerbau lebe nicht nur hierzulande von der wirtschaftlichen Substanz, stellt die UFOP fest. Zunehmenden ordnungsrechtlichen Auflagen stünde keine angemessene Wertschöpfung zur Kompensation gegenüber. Im Gegenteil: der Anbau von nachwachsenden Rohstoffen aus Anbaubiomasse werde schrittweise auf das Abstellgleis gestellt, ohne gleichzeitig neue Absatzperspektiven aufzuzeigen, kritisiert die UFOP scharf.

[Download UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2019/2020](#)

[Auch auf Englisch: Download](#)

Web-Publikationen Biodiesel & Co.

Dieser Flyer, der in deutsch und englisch verfügbar ist, liefert eine Übersicht über im Online-Angebot der UFOP verfügbare Publikationen zu den Themen Biokraftstoffpolitik/iLUC, THG-Bilanzierung, Biodiesel und Rapsölkraftstoff, insb. in der Land- und Forstwirtschaft.

[Download Deutsch](#)



[Download Englisch](#)

Schlaglichter

Biodiesel aus Rapsöl als integraler Bestandteil zukunftsweisender Dieseldieselkraftstoffe

Projektergebnisse bestätigen Entwicklungspotenzial von RME

Global steigt neben Biodiesel die Verwendung von hydriertem Pflanzenöl (HVO). Auf der Suche nach weiteren erneuerbaren Kraftstoffen, vor allem aus regenerativem Strom, zeigt sich die Fahrzeugindustrie an der Entwicklung von Polyoxymethylendimethylether (OME) sehr interessiert. OME hat hervorragende emissionsreduzierende Verbrennungseigenschaften. Beide Kraftstoffe unterscheiden sich jedoch in ihrer Polarität. Die Folge ist eine Entmischung bereits bei Raumtemperatur. Bereits mit einer Beimischung von 10 bis 20% Rapsölmethylester (RME) kann dieser Effekt verhindert werden. Dies ist das Ergebnis eines an der Hochschule Coburg durchgeführten und von der UFOP geförderten Projektvorhabens.

In dem Projekt „Biodiesel als integraler Bestandteil zukunftsweisender Dieseldieselkraftstoffe“ hat die Hochschule Coburg zukünftige regenerative Kraftstoffe auf ihre Mischbarkeit und ihr Alterungsverhalten untersucht, um bessere Vorhersagen zur Mischbarkeit von Kraftstoffen treffen zu können. Auf Basis von Löslichkeitsparametern und einem entwickelten Algorithmus wurde die Mischbarkeit von

RME, OME und HVO theoretisch hergeleitet und experimentell überprüft. Weil sich die chemischen und physikalischen Eigenschaften durch lange Verweilzeiten im Kraftstofftank (z. B. bei sogenannten Plug-in-Hybrid/PHEV-Fahrzeugen) verändern können, wurden in diesem Projekt außerdem das Alterungsverhalten und die Mischbarkeit im gealterten Zustand untersucht. Um diesen Zustand herbeizuführen, wurden die Kraftstoffmischungen über eine Zeit von 120 Stunden mit viel und wenig Wassereintrag in einer speziell für leichtflüchtige Verbindungen entwickelten Apparatur thermo-oxidativ belastet. Dieser Vorgang wird allgemein als Kraftstoffalterung bezeichnet. Für die Kraftstoffe wurde auf eine Additivierung verzichtet und stellt somit ein „worst case“ Szenario bei der Alterung dar. Auch bei dieser extremen Alterung darf keine Phasentrennung auftreten. Die Alterungsuntersuchungen ergaben, dass nur bei einer Mischung von 50% RME, 30% OME und 20% HVO bei wenig Wassereintrag nach dieser starken Alterung keine Entmischung festgestellt werden konnte. Bei den Kraftstoffalterungen konnten bisher nicht bekannte Alterungsprodukte und Unterschiede im Alterungsverhalten in Abhängigkeit der Mischungskomponenten beobachtet werden. Hier sind weitere



Untersuchungen zwingend erforderlich, bevor insbesondere polare Kraftstoffkomponenten in den Markt eingeführt werden.

Für die UFOP war förderbestimmend, dass dieses Projektvorhaben beispielhaft auch das Entwicklungspotenzial von RME aufzeigt im Rahmen der aktuell international verstärkten Initiativen zur Entwicklung neuer regenerativer Kraftstoffe und Antriebe.

Der Endbericht ist als [Download](#) verfügbar (Auch in Englisch [Download](#)).

Hapag-Lloyd will CO₂-Ausstoß mit Biotreibstoff senken

Hapag-Lloyd bunkert bio: Um die CO₂-Emissionen im Schiffsbetrieb zu reduzieren, wurde in Rotterdam ein Schiff mit einem neuen, umweltfreundlicheren Biotreibstoff betankt. Die „Montreal Express“ fährt erstmals mit dem so genannten „B20“-Treibstoff, der zu 80 Prozent aus schwefelarmen Treibstoff und zu 20 Prozent aus einem Biokraftstoff auf Basis von Altspeiseölen und -fetten besteht. Diese wurden zuvor in der Gastronomie verwendet. Im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen stößt der Biokraftstoff bis zu 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen aus.

Mit dem Test geht Hapag-Lloyd einen weiteren Schritt in Richtung mehr Klimaschutz. „Bis Ende dieses Jahres wollen wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2008 um 50 Prozent gesenkt haben. Biokraftstoffe wie „B20“ können uns helfen, dieses Ziel zu erreichen. Denn der Treibstoff ist nicht nur schwefelarm, sondern stößt bei der Verbrennung auch weniger klimaschädliches CO₂ aus“, erklärt Jörg Erdmann, Senior Director Sustainability Management.

Den Testlauf mit der „Montreal Express“, die im St. Lawrence Coordinated Ser-

vice 2 (AT 2) zwischen Europa und Kanada fährt, möchte Hapag-Lloyd nutzen, um Erfahrungen und Informationen über die Eigenschaften des Treibstoffs in der Praxis zu sammeln. „Wir prüfen, ob der Anteil an Biotreibstoff keine nachteiligen Effekte auf das Material und die Brennstoffaufbereitung an Bord des Schiffes hat. Sollte der Test erfolgreich verlaufen, könnten künftig weitere Schiffe aus der Hapag-Lloyd Flotte mit dem „B20“-Treibstoff fahren“, ergänzt Jan Christensen, Senior Director Purchasing & Supply bei Hapag-Lloyd.

[Quelle](#)

Schlaglichter

Anstoß für neuen Treibstoff in der Schifffahrt: Hurtigruten testet Biodiesel



Foto: Regina Ahlbor/Hurtigruten

Auf dem Weg zur emissionsfreien Schifffahrt hat Hurtigruten als erste norwegische Kreuzfahrtreederei begonnen, den Einsatz von Biodiesel zu testen. Der Kraftstoff kann die Emissionen um bis zu 95 Prozent reduzieren.

Nachhaltigkeit rückt auch in der Reisebranche immer weiter in den Fokus – und Hurtigruten setzt Maßstäbe für die Branche.

„Biodiesel kann langfristig eine CO₂-Reduktion von bis zu 95 Prozent gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen bewirken. Hurtigruten nutzt nun erstmals zertifizierten Biodiesel, der frei von Palmöl ist. Die Industrie muss anfangen, nachhaltigere Entscheidungen zu treffen, und Hurtigruten übernimmt dabei eine Vorreiterrolle“, sagt Daniel Skjeldam, CEO von

Hurtigruten. Bisher verbraucht die Schifffahrtsbranche jährlich mehr als 330 Mio. Tonnen Treibstoff und verursacht zwei bis drei Prozent aller CO₂-Emissionen.

MS Polarlys testete in den letzten Wochen erfolgreich den Einsatz von Biodiesel und wird den Testbetrieb auch in den kommenden Wochen fortführen. Dies ist ein wichtiger Schritt für Hurtigruten auf dem Weg in eine emissionsfreie Zukunft. Biodiesel kann aus verschiedenen Quellen hergestellt werden, z.B. gebrauchtes Speiseöl, Mais, Soja, Weizen, Talg oder Palmöl.

„Wir stehen erst am Anfang, wenn es um den Einsatz von Biodiesel in der Schifffahrt geht. Wir wollen die Grenzen des bisher Möglichen verschieben und lernen, wie die Ressource in größerem Umfang genutzt werden kann. Dies kann

womöglich die Branche verändern“, sagt Skjeldam.

Nicht nur der Schiffsverkehr in den arktischen Regionen nimmt zu, sondern auch die Emissionen. Umweltschädliche Kraftstoffe wie Schweröl sind in diesen Gewässern nach wie vor nicht verboten. Hurtigruten nutzt bereits seit einem Jahrzehnt kein Schweröl und setzt sich für ein weltweites Verbot ein.

Skjeldam ergänzt: „Hurtigruten fordert ein Verbot von billigem, umweltschädlichem Schweröl in der gesamten Arktis und an der norwegischen Küste. Wir können diese schützenswerten Regionen nicht durch die Verwendung von Schweröl verschmutzen und dem Risiko eines Ölunfalls aussetzen.“

[Quelle](#)

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, Internet: 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
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.

