

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Trockenheit und Erntesorgen lähmen Rapsgeschäft
- Nachfrage der Ölmühlen nach wie vor nicht drängend
- Deutsche Rapsimporte im März deutlich gesunken
- US-Sojakurse finden keine klare Richtung; reichliches Angebot aus Südamerika und positive US-Ernteprognosen belasten, aber Neugeschäft mit China stützt

Ölschrote und Presskuchen

- Nachfrage der Mischfutterhersteller nach Rapsschrot und -expeller bleibt verhalten

Pflanzenöle

- Pflanzenöle im Mai durchweg fester, steigender Kraftstoffverbrauch treibt an

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage belebt, Preise klettern nach oben
- Rohölkurse erholen sich von Tiefständen, Förderkürzung der OPEC+ und steigendes Kaufinteresse stützen

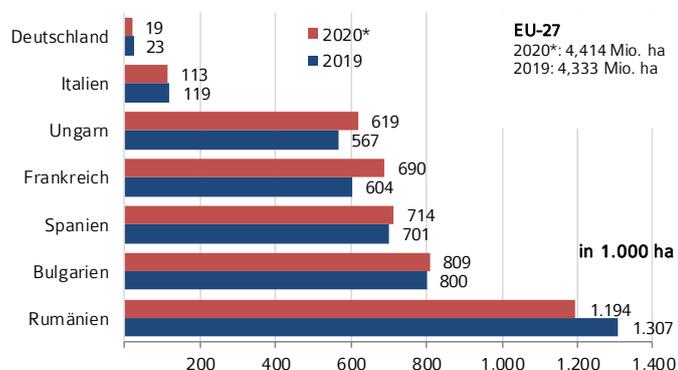
Preistendenzen

Mittelwerte	23. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	356,08	356,54	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	370,00	370,00	→
Rapsöl	746,00	745,00	↗
Rapsschrot	205,00	208,00	↘
Rapspresskuchen*	218,00	225,00	↘
Paris Rapskurs	373,00	374,50	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	108,00	105,36	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	105,24	104,33	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	35,44	34,35	↗

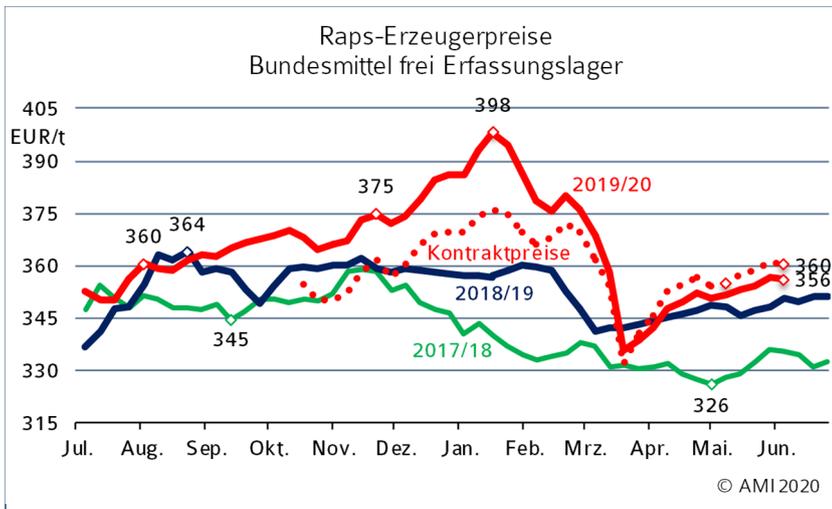
* = Vormonatvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Grafik der Woche

EU-Sonnenblumenanbaufläche 2020



Marktpreise



Raps

Am deutschen Rapsmarkt bleiben die Aktivitäten verhalten. Alternierende Ware spielt keine Rolle mehr. Das Handelsinteresse fokussiert sich auf Termine ex Ernte 2020, doch von lebhaftem Kontraktgeschäft kann keine Rede sein, da sich Rapsproduzenten angesichts besorgniserregender Trockenheit und unerfüllter Preisvorstellungen mit Verkäufen sehr zurückhalten.

Rapsöl

Die Rapsölpreise haben sich befestigt und profitieren dabei von geringeren Ernteschätzungen für EU-Raps sowie den schrittweisen Lockerungen der Corona-Maßnahmen. Das Verkehrsaufkommen und damit der Verbrauch von Kraftstoffen, Diesel und Biodiesel, steigen.

Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller sind im Mai abgeknickt. Die Nachfrage der Mischfutterhersteller nach Proteinkomponenten ist nach umfangreichen Bevorratungskationen im April stark zurückgegangen.

Großhandelspreise

Die Biodieselpreise haben sich in der zweiten Maihälfte befestigt. Mit schrittweiser Lockerung der Corona-Beschränkungen bzw. Normalisierung des öffentlichen Lebens intensiviert sich auch das Verkehrsaufkommen wieder. Es wird mehr Kraftstoff verbraucht und damit auch wieder mehr Biodiesel zur Beimischung eingesetzt. Bereits in der vergangenen Woche war von einer spürbaren Belebung der Biodieselnachfrage die Rede, die sich Anfang Juni fortgesetzt hat und die Biodieselpreise nach oben zieht.

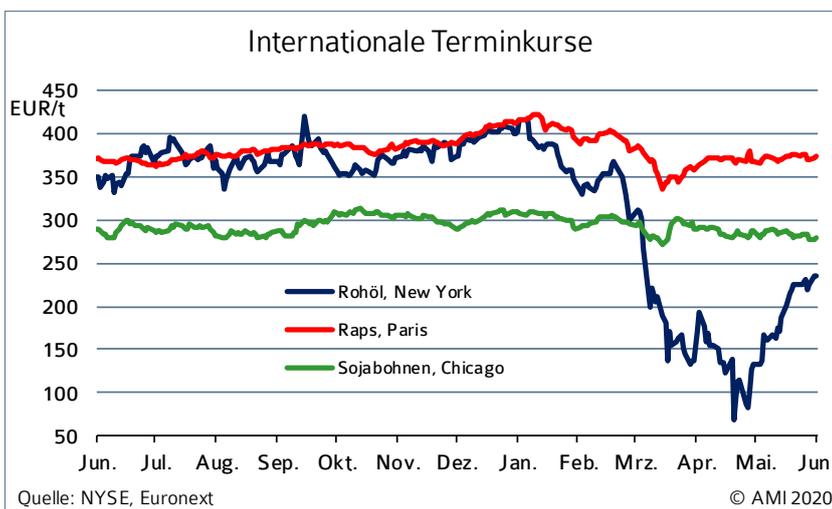
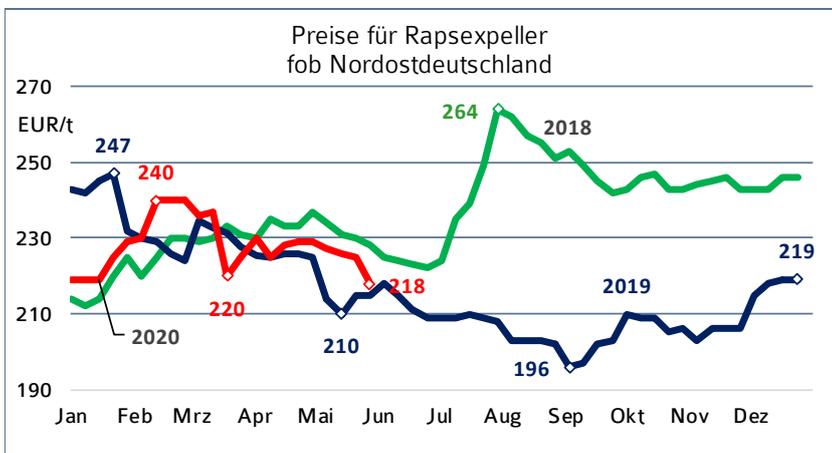
Tankstellenpreise

Im April noch deutlich abgerutscht, haben sich die internationalen Rohölkurse im Mai wieder nach oben entwickelt, wovon die Dieselpreise an der Zapfsäule zumindest zeitweise profitiert haben. Unterstützung finden die Rohölnotierungen in gesunkenen US-Lagerbeständen, aber vor allem in den Förderkürzungen der OPEC+ Staaten. Diese hatten sich im April darauf verständigt, die Förderung um 9,7 Mio. Barrel pro Tag zu reduzieren. Diese Kürzung gilt für Mai und Juni, könnte aber um einen weiteren Monat verlängert werden, sofern sich die beiden Ölriesen Russland und Saudi-Arabien einig werden.

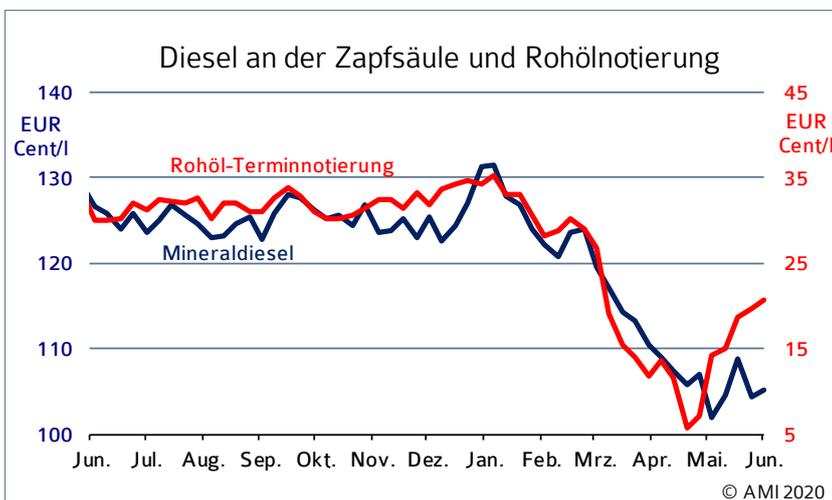
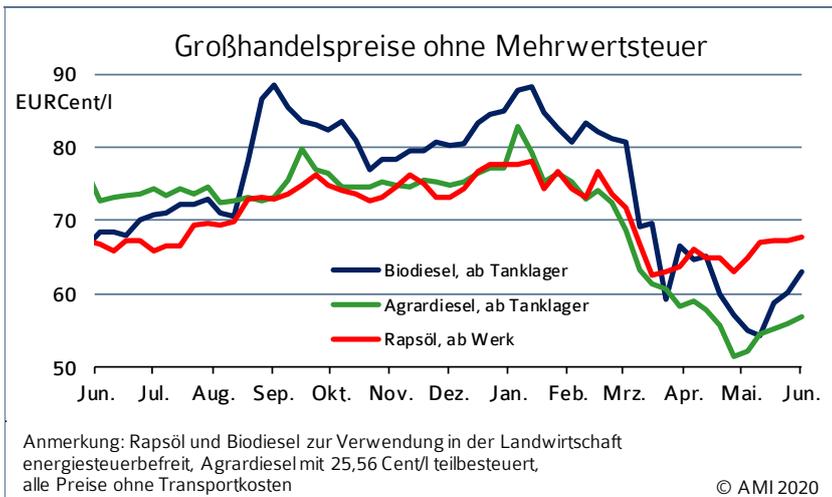
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 03.06.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2019 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	370	205	746	528
Vorwoche	370	208	745	507

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



in 1.000 t	kumuliert				
	Jan.	Feb.	März	2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	212,7	222,0	655,0	506,3
Dieselmotoren	2.713,9	2.665,2	2.637,8	8.062,7	8.518,9
Biodiesel + Diesel	2.935,7	2.877,9	2.859,8	8.717,7	9.025,3
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,4	7,8	7,5	5,6
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,8	11,4	28,5	20,2
Bioethanol Beimischung	94,0	86,7	73,6	254,2	247,3
Summe Bioethanol	102,2	95,5	85,0	282,7	267,4
Ottokraftstoffe	1.357,8	1.279,3	1.183,3	3.812,1	3.838,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.460,0	1.374,8	1.268,3	4.094,8	4.106,4
Anteil Bioethanol in %	7,0	6,9	6,7	6,9	6,5

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

Verbrauch

Biodiesel

Im März 2020 wurden in Deutschland fast 222.000 t Biodiesel zur Beimischung eingesetzt und damit 4,4 % mehr als im Vormonat. Das ist ein Plus von 27 % gegenüber März 2019. An Dieselmotoren wurden derweil etwa 2,64 Mio. t verfahren, was einem Rückgang von 1 % zum Vormonat und ca. 10 % zum Vorjahresmonat (2,93 Mio. t) entsprach. Steigender Biodiesel- und sinkender Dieselmotorenverbrauch hatten eine Erhöhung des Beimischungsanteils von vormonatlichen 7,4 auf 7,8 % zur Folge. Damit wurde der höchste Stand seit Juli 2011 erreicht! Kumuliert wurden im ersten Quartal 2020 rund 655.000 t Biodiesel verfahren, was einer Steigerung von 29,4 % zum Vorjahreszeitraum entsprach. Ursache für diese Absatzentwicklung ist die in 2020 von 4 auf 6 % erhöhte THG-Quote. Diese sprunghafte Quoten-erhöhung kann jedoch nicht ausschließlich mit Biodiesel (FAME) erfüllt werden. Grund ist die auf volumetrische 7 % begrenzte Beimischung von Biodiesel zu Dieselmotoren entsprechend der Dieselmotorennorm. Die höhere THG-Quotenverpflichtung führt folglich zu einem höheren Einsatz von Hydriertem Pflanzenöl (HVO), das importiert werden muss.

Eine Besonderheit des Jahres 2020 dürfte bereits im 1. Quartal 2020 für das deutliche Nachfrageplus mitverantwortlich sein. Denn in diesem Jahr ist eine Quotenübertragung aus dem Vorjahr nicht möglich. Die vorgeschriebene THG-Einsparung von 6 % muss 2020 vollständig mit in Verkehr gebrachten, physischen Mengen erfüllt werden, so der VDB. Da diese Regelung EU-weit gilt, dürfte sich in der zweiten Jahreshälfte die Nachfrage nach Biokraftstoffen noch einmal beleben, vor allem aus solchen Ländern, die keine eigene oder ausreichende Biokraftstoffproduktion besitzen. Rechtsgrundlage für diese alle Mitgliedsstaaten betreffende Verpflichtung ist die Kraftstoffqualitätsrichtlinie.

Bioethanol

An Bioethanol wurden im März 2020 rund 85.000 t verbraucht. Davon waren 87 % zur Beimischung und 13 % für den Einsatz im ETBE bestimmt. Die Gesamtmenge verfehlte den Vormonat um 11 %, übertraf aber den Vorjahresmonat um 2 %. Der Ottokraftstoffverbrauch lag im März 2020 bei 1,2 Mio. t und damit 7,5 % unter Vormonat. Den Beimischungsanteil brachte das auf 6,7 %, der damit geringer als in den beiden Vormonaten ausfiel. Kumuliert wurden im ersten Quartal 2020 in Deutschland rund 283.000 t Bioethanol verbraucht, was einer Steigerung von knapp 6 % zum Vorjahreszeitraum entsprach.

Schlaglichter

Farm-to-Fork-Strategie der EU-Kommission: UFOP vermisst wirtschaftlich nachhaltige Perspektive



„Perspektiven und Schulterchluss sehen anders aus“. Mit diesen Worten fasst die UFOP ihre Kritik an der heute von der EU-Kommission vorgelegten „Farm-to-Fork-Strategie“ zusammen.

Strategien haben Ziele im Blick, die gemeinsam erreicht werden sollen. Davon ist die EU-Kommission mit diesem Papier weit entfernt. Im Gegenteil: die Landwirtschaft wird mehr oder weniger direkt für Fehlentwicklungen in der Ernährung bis hin zur Nutzung des technischen Fortschritts im Ackerbau angeprangert.

Die UFOP erinnert daran, dass sich der europäische Ackerbau – vor allem der Anbau von Ölsaaten – mit der Reform der Gemeinsamen EU-Agrarpolitik (GAP) von 1992 von jetzt auf gleich im globalen Preiswettbewerb wiedergefunden habe. Dann sei es wirtschaftlich doch nur konsequent, den Rohstoff wertschöpfend weiter zu veredeln sowie neue Absatzmärkte innerhalb und außerhalb des Binnenmarktes zu schaffen, betont die UFOP.

Die UFOP begrüßt, dass die EU-Kommission durch mehr Transparenz und Regio-

nalität eine engere Verbraucherbindung schaffen will. Gleichzeitig ist dieses Konzept an Auflagen geknüpft, welche die wirtschaftliche Perspektive in Frage stellen. Einerseits unterstreicht die EU-Kommission die Notwendigkeit, eine wachsende Weltbevölkerung versorgen zu müssen, andererseits wird die Verantwortung der Landwirte bei der Wahl der zur Verfügung stehenden Innovationen eingeschränkt. Dies betrifft neben dem Pflanzenschutz auch die Nutzung neuer Züchtungstechnologien. Ohne die Möglichkeit, den Fortschritt in seiner Vielfalt und den hiermit einhergehenden Synergieeffekten nutzen zu können, wird die Landwirtschaft den Wettlauf mit dem Klimawandel verlieren. Diese sei keine Vision mehr, sondern in den Ackerbaubetrieben angekommene Realität, stellt die Förderunion fest.

Die UFOP zeigt sich enttäuscht, dass die Möglichkeiten der energetischen Nutzung von Biomasse in den Betrieben nicht anerkannt bzw. als Option weiterentwickelt werden soll. Dabei ist es die Kombination von Biokraftstoffen aus Raps für den Betrieb der Landmaschinen mit hohem Leistungsbedarf und der Nutzung von Strom beispielsweise aus Photovoltaik-

anlagen, die zusammen einen wirksamen Beitrag zur Minderung der Treibhausgasemissionen des Betriebes leisten könnte. Das bei der Verarbeitung von Raps zu Biokraftstoffen anfallende gentechnikfreie Rapsschrot ersetzt wiederum Sojaimporte aus Übersee. Dies sei ein Beispiel für einen ganzheitlichen bioökonomischen Ansatz, der Regionalität, Wertschöpfung, Klimaschutz und Verbraucherakzeptanz miteinander verbinde. Es gehe also um das „Wie“ betont die UFOP und unterstreicht damit die Dialogbereitschaft der Branche.

Für den Dialog mit der EU-Kommission und dem EU-Parlament bietet die Förderunion auch ihr Kompetenznetzwerk an, das die von UFOP geförderten Projektvorhaben zur Optimierung der Produktionstechnik im Oel- und Eiweißpflanzenanbau, in der Tier- und Humanernährung sowie im Bereich der Biokraftstoffnutzung wissenschaftlich unterstützt. Das Ziel ist es, dem deutschen und europäischen Öl- und Eiweißpflanzenanbau im Umfeld der klima- und marktpolitischen Herausforderung eine nachhaltige Perspektive zu schaffen.

Schlaglichter

TEC4FUELS ist jetzt UFOP-Mitglied



Vertiefte Partnerschaft

Die TEC4FUELS GmbH ist im März 2020 der UFOP als Mitglied beigetreten. UFOP ist eine politische Interessenvertretung von Unternehmen, Verbänden und Institutionen, die an der Produktion, Verarbeitung und Vermarktung heimischer Öl- und Eiweißpflanzen beteiligt sind. Neben Aktivitäten in den Bereichen Rapspeiseöl und Futtermitteln ist es dem Verband gelungen, Biodiesel zum Vorzeigeprodukt unter den nachwachsenden Rohstoffen zu entwickeln. So wird Biodiesel heute beispielsweise dem herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff in einem Anteil von bis zu 7% verpflichtend beigemischt. Biodiesel besteht aus Fettsäuremethylester (Fatty Acid Methyl Ester, FAME) und kann aus unterschiedlichen biogenen Rohstoffen, wie zum Beispiel Raps-, Sonnenblumen- oder Sojaöl hergestellt werden, aber auch aus biogenen Rest- und Abfallstoffen wie zum Beispiel Altspeisefetten.

Zwar befinden sich diverse neue Kraftstoffvarianten mit deutlich erhöhtem THG-Minderungspotenzial derzeit in der Entwicklung, jedoch ist mittelfristig neben Ethanol nur Biodiesel in marktrelevanten Mengen verfügbar. Beide zusammen können einen Beitrag dazu leisten, den Ausstoß von CO₂ aus fossilen Kraftstoffen im Straßenverkehr in nennenswertem Umfang zu reduzieren. Auch im Raumwärmemarkt ist eine Beimischung von FAME zum Heizöl erlaubt, und die Heizungshersteller haben ihre Geräte für einen Bioheizölanteil von bis zu 10,9% freigegeben. Neuere Forschungsergebnisse zeigen, dass unter Laborbedingungen auch ein sicherer Heizungsbetrieb mit höheren FAME-Anteilen oder in Mischungen mit hydrierten biobasierten Brennstoffen technisch möglich ist. Feldversuche zur Absicherung dieser Ergebnisse befinden sich zurzeit in Vorbereitung.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit

TEC4FUELS und UFOP arbeiten in verschiedenen Projekten zur Qualitätssicherung zusammen, um die Betriebssicherheit und Lebensdauer von Ölheizungen und Motoren im Betrieb mit Bioheizöl bzw. Biodiesel und weiterführend in Kombination mit zukünftigen erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen zu gewährleisten.

TEC4FUELS und UFOP unterstreichen eine Entwicklungsstrategie, die aktuelle und zukünftige Treibhausgasemissionen so gesehen eine wichtige Brückenfunktion. Mit Laboruntersuchungen von unterschiedlichen Kraftstoffmischungen in anwendungsnahen Hardware-in-the-Loop-Prüfständen und Langzeitlagerungsversuchen leistet TEC4FUELS einen Beitrag zur Definition der Rahmenbedingungen, unter denen FAME beziehungsweise Biodiesel betriebssicher einsetzbar ist. Auch bei darauf aufbauenden Feldversuchen zum Einsatz von Bioheizöl beziehungsweise Biodiesel bietet TEC4FUELS seine Unterstützung zur Absicherung der Laborergebnisse an. Darüber hinaus unterstützt TEC4FUELS durch seine technische Expertise in der UFOP-Fachkommission „Biokraftstoffe & Nachwachsende Rohstoffe“ die Mitglieder der UFOP, um für aktuelle und zukünftige Herausforderungen im Mobilitäts- und Raumwärmemarkt geeignete Strategien zum Klimaschutz mit biogenen Kraftstoffen zu entwickeln.

Weitere Informationen [hier](#).

US-Anti-Dumping-Zölle auf argentinischen Biodiesel bleiben bestehen

Nach einer intensiven Überprüfung beschloss das US-Handelsministerium (Department of Commerce DOC), die Zölle auf Biodieselimporte aus Argentinien beizubehalten. Die argentinische Biodieselinindustrie hatte im November 2018 eine Überprüfung der Entscheidung beantragt, die Biodieselexporte

des Landes in die Vereinigten Staaten mit Antidumping- und Ausgleichszöllen zu bestrafen. Das DOC führte 2018 Ausgleichszölle in Höhe von 71,45% bis 72,28% und Antidumpingzölle in Höhe von 60,44% bis 86,41% ein. Zölle über 15% machen Biodieselimporte aus Argentinien für den US-Markt zu

teuer, so Vertreter der argentinischen Biodieselinindustrie. Das DOC stellte nun jedoch fest, dass es keine „veränderten Umstände“ gibt, die eine Änderung der US-Zollsätze rechtfertigen würden.

Weitere Informationen [hier](#).

Schlaglichter

VDB: SRU-Gutachten mit großen Lücken beim Klimaschutz im Verkehr



In dem am 14. Mai vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) vorgelegten Umweltgutachten geben die Autoren für den Bereich Verkehr Empfehlungen ab, wie Lärmemissionen gemindert und der Stadtverkehr klimaneutral gestaltet werden können. Damit thematisiert das Gutachten nach Ansicht des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) nicht die wirklich drängenden Fragen zum Klimaschutz im Mobilitätssektor. „Es ist kaum nachvollziehbar, dass der SRU die wichtigen Bereiche des Straßengüterverkehrs und der erneuerbaren Kraftstoffe in keiner Weise erwähnt. Damit fehlen die wirklichen Stellschrauben, um überhaupt eine nennenswerte Dekarbonisierung des

Straßenverkehrs im Zeitraum bis 2030 zu erreichen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. „Dies spiegelt die jahrelangen Versäumnisse des federführenden Bundesumweltministeriums wider: Seit 2007 ist der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht gestiegen und liegt bei rund fünf Prozent. Gleichzeitig ist der Marktanteil fossiler Kraftstoffe von 95 Prozent faktisch gesetzlich zementiert.“ Die Emissionen im wachsenden Segment Straßengüterverkehr sind zwischen 1995 und 2018 trotz technischer Verbesserungen gestiegen von 39,2 auf 47,9 Millionen Tonnen, also um 22 Prozent. Auch für die Zukunft wird ein Anstieg des Güterverkehrsaufkommens prognostiziert.

Insbesondere im Straßengüterverkehr ist nicht absehbar, dass der Verbrennungsmotor kurz- oder mittelfristig durch Elektroantriebe abgelöst werden kann. Um die gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen, ist es deshalb notwendig, gleichzeitig mit dem Ausbau der Elektromobilität den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Dabei werden die heutigen Biokraftstoffe den Grundstock bilden. Sie sind bereits im Markt vorhanden und haben alleine im Jahr 2019 über 9,5 Millionen Tonnen Treibhausgase eingespart. Darauf aufbauend müssen weitere erneuerbare Kraftstoffe wie Wasserstoff, Power-to-Gas und Power-to-Liquid einen steigenden Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. „Ohne Biokraftstoffe gibt es keinen klimafreundlichen Straßenverkehr“, sagte Baumann. „Das Bundesumweltministerium bremst bisher jedoch erneuerbare Kraftstoffe aus, anstatt Anreize und Investitionssicherheit zu schaffen“, sagte Baumann. Er forderte, dass die Empfehlungen des Gutachtens im Mobilitätsbereich um Aussagen hierzu ergänzt werden.

[Zum Gutachten: „Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor“ des Sachverständigenrats für Umweltfragen \(SRU\)](#)

Indonesien will die Einführung von B40-Biodiesel verzögern

In Indonesien werden die Pläne, den Anteil von Biodiesel auf Palmölbasis im Dieselmotorkraftstoff auf 40% (B40) zu erhöhen, aufgeschoben. Stattdessen wird das letztjährig eingeführte B30-Mandat fortgeführt. Notwendige Straßentests für B40 konnten aufgrund der Corona

Pandemie noch nicht in ausreichendem Maße durchgeführt werden. Es gab zuvor Spekulationen, dass niedrige Rohölpreise zu einem Umdenken der Regierung führen könnten. Das Biodieselprogramm ist ein Schlüsselement der Regierungsstrategie, um überschüssige Vorräte an

Palmöl abzubauen und teure Treibstoffimporte einzudämmen, die eine der Hauptursachen für das Leistungsbilanzdefizit des Landes sind.

Weitere Informationen [hier](#).

Schlaglichter

Fraunhofer UMSICHT veröffentlicht Positionspapier „Kraftstoffe der Zukunft“

Auch wenn es gelingt, große Teile des Verkehrs auf Elektromobilität umzustellen, werden Flüssigkraftstoffe mit hoher Energiedichte weiterhin eine Rolle spielen. Doch warum ist das so? Und aus welchen Rohstoffen müssen diese Kraftstoffe hergestellt werden, um dem Klimaschutz gerecht zu werden? Antworten geben Experten des Fraunhofer UMSICHT im neuen Positionspapier »Kraftstoffe der Zukunft«.

Der Klimaschutzplan der Bundesregierung gibt für den Verkehrssektor bis 2030 eine Treibhausgaseinsparung von – nach jetzigem Stand – 37 Prozent als Ziel vor [Bund-2016]. Wie jedoch kann dieses anspruchsvolle Ziel erreicht werden? Ein Schlüssel ist die Elektromobilität. Zurzeit bestehen zwar noch große Herausforderungen aufgrund des Ressourcenverbrauchs bei der Herstellung von Batterien und geringer Reichweiten, und es gibt Probleme im Aufbau der Infrastruktur. Batterien bieten jedoch eine weitgehend CO₂-freie Energiequelle für den Verkehrssektor – vorausgesetzt, der zum Laden verwendete Strom stammt aus nicht fossilen Quellen. Ein weiterer Vorteil ist: Die direkte Stromnutzung mit elektrischen Antrieben ist im Vergleich zu den meisten anderen Antriebskonzepten mit den niedrigsten Umwandlungsverlusten verbunden. Es stellt sich also die Frage, ob es zukünftig nur noch Verkehrsmittel

mit batterie-elektrischem Antrieb und/oder Brennstoffzellen geben wird und ob Verbrennungsmotoren mit den zugehörigen Kraftstoffen dann überhaupt noch benötigt werden.

Alternative Kraftstoffe: Lösungen für die Herstellung

Im neuen Positionspapier »Kraftstoffe der Zukunft« schätzen Experten des Fraunhofer UMSICHT die Bedeutung von Kraftstoffen für den Verkehrssektor aus wissenschaftlicher Perspektive ein. Sie sind sich einig, dass wir auch zukünftig Kraftstoffe mit hoher Energiedichte benötigen. Für große Verkehrsbereiche – hierzu zählen z. B. Flugverkehr, Schifffahrt, Arbeitsmaschinen oder (Langstrecken-)LKW-Verkehr – ist ein batterie-elektrischer Antrieb zum jetzigen Stand schwierig bis unmöglich in der Praxis umzusetzen. Einen Fokus legen die Fraunhofer-Experten daher auf die Betrachtung regenerativer Alternativen zu fossilen Kraftstoffen. Sie zeigen diese Alternativen auf und benennen die jeweiligen Potenziale. Das Positionspapier bietet eine Zusammenfassung der notwendigen Schritte, die für eine ökologisch, ökonomisch und sozial erfolgreiche Verkehrswende erforderlich sind.

Kommentar UFOP:

Die Fragen „Wann?“ und „Womit?“ werden nicht beantwortet

Auch diese Stellungnahme zeichnet sich



© Fraunhofer UMSICHT

dadurch aus, dass im Hinblick auf die Erfüllung der datierten Treibhausgas-minderungen im Verpflichtungszeitraum 2021–2030 gemäß Klimaschutzgesetz, keine Prioritätensetzung erfolgt, sondern die Optionen einschließlich Kraftstoffe aus Biomasse, lediglich mit der Forderung „Technologieoffenheit“ gegenübergestellt werden.

Die UFOP unterstreicht an dieser Stelle stets die Bedeutung der Biokraftstoffe in ihrer „Brückenfunktion“, wenn mengen-wirksame und damit spürbar zur Treibhausgasreduktion beitragende Kraftstoff-alternativen wie synthetische Kraftstoffe oder auch die Hydrierung mit Wasserstoff in Erdöl-Raffinerien frühestens ab 2030 zur Verfügung stehen.

Download Positionspapier [„Kraftstoffe der Zukunft“](#)

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.