

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Deutsche Rapspreise deutlich gestiegen
- Rapsvorräte der Ernte 2020 so gut wie geräumt, Vermarktung ex Ernte 2021 weiter als üblich
- Rapsangebot aus Ukraine hat nachgelassen, auch kanadische Vorräte bereits erschöpft
- Regenfälle in Brasilien bremsen die Ernte

Ölschrote und Presskuchen

- Feste Rohstoffnotierungen und lebhaft Nachfrage der Mischfutterhersteller ließen Preise für Rapsschrot und -expeller steigen
- Angebot an hochproteinreichem Sojaschrot infolge argentinischer Hafestreiks im Januar knapp

Pflanzenöle

- Rapsöl zeigte zuletzt rasanten Preisanstieg, obwohl Nachfrage aus Biodieselindustrie erst allmählich Fahrt aufnimmt

Kraftstoffe

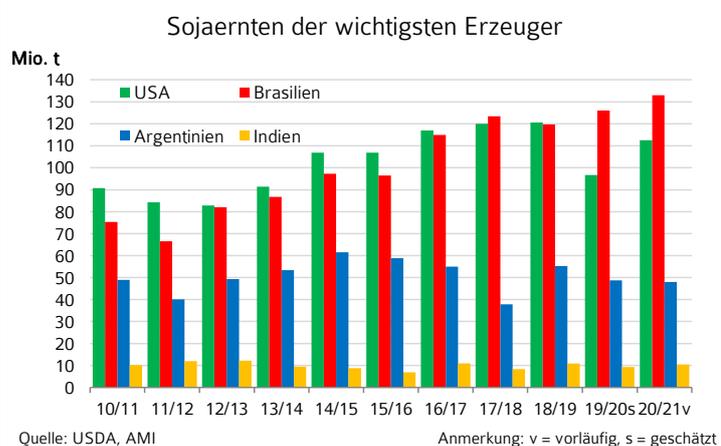
- Stetige Biodieselnachfrage konzentriert sich auf Rapsmethylester
- Rohöl profitiert von angelaufenen Corona-Impfprogrammen
- Mineraldieselpreise im Januar befestigt

Preistendenzen

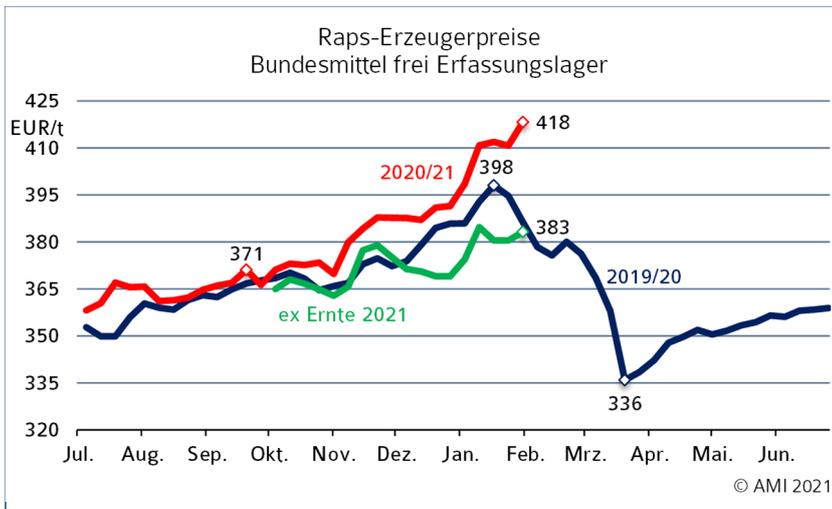
Mittelwerte	05. KW	Vorwoche	Tendenz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	418,21	410,73	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	437,00	440,00	↘
Rapsöl	1007,00	908,00	↗
Rapsschrot	314,00	322,00	↘
Rapspresskuchen*	320,00	322,00	↘
Paris Rapskurs	436,50	444,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	139,17	137,11	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	123,76	121,26	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	55,69	52,85	↗

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Rapspreise in Deutschland sind im Januar kräftig gestiegen. Zuletzt wurden 418 EUR/t erreicht, die allein das Vorwochenniveau um 7 EUR/t übertrafen. Unterstützung finden die Preise in der knappen Versorgungslage und der Zurückhaltung der Abgeber. Nach lebhafter Vermarktung in den vergangenen Monaten sind die Rapsvorräte weitgehend und regional vollständig geräumt. Restmengen werden in Spekulation auf weitere Preissteigerungen zurückgehalten. Der Vermarktungsstand ex Ernte 2021 ist ebenfalls sehr hoch, teilweise sind bereits 30 % der kommenden Ernte verkauft.

Rapsöl

Die Rapsölpreise sind kräftig gestiegen. In der 5. Kalenderwoche legten sie sogar mit Abstand am kräftigsten zu. Über 1.000 EUR/t fob Hamburg waren etwa 100 EUR/t mehr als in der Vorwoche sowie 120 EUR/t mehr als Anfang Januar. Auftrieb bringt vor allem die angespannte Versorgungslage beim Rohstoff. Die EU-Rapseinfuhren haben spürbar an Umfang verloren und die Ernte 2021 liegt noch Monate in der Zukunft. Zudem ist China als Käufer von Ölsaaten und Nachprodukten sehr aktiv, darunter fällt auch Rapsöl aus EU-Produktion.

Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller tendierten zuletzt schwächer, doch bis zur Monatsmitte waren sie kräftig gestiegen und erreichten 330 EUR/t fob Nordostdeutschland. Die Unterstützung kam vom Rohstoffmarkt, aber auch von dem in der ersten Januarhälfte lebhaften Kaufinteresse der Mischfutterhersteller, die sich auf den vorderen Terminen mit Proteinkomponenten bevorraten wollten.

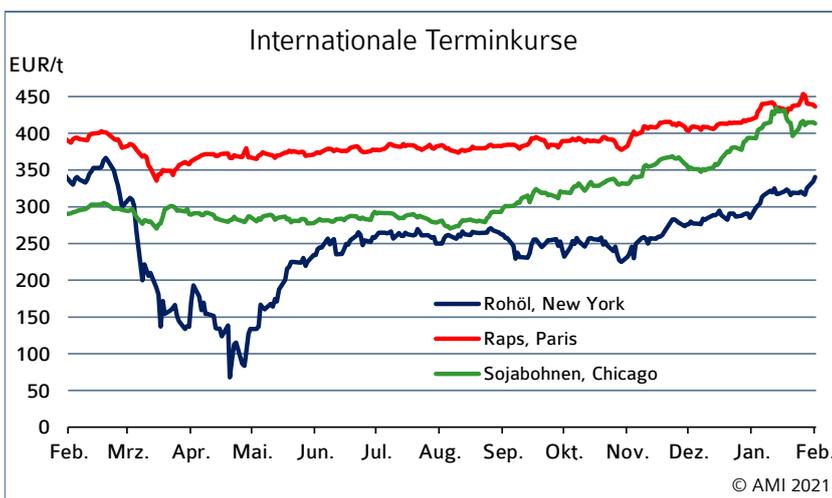
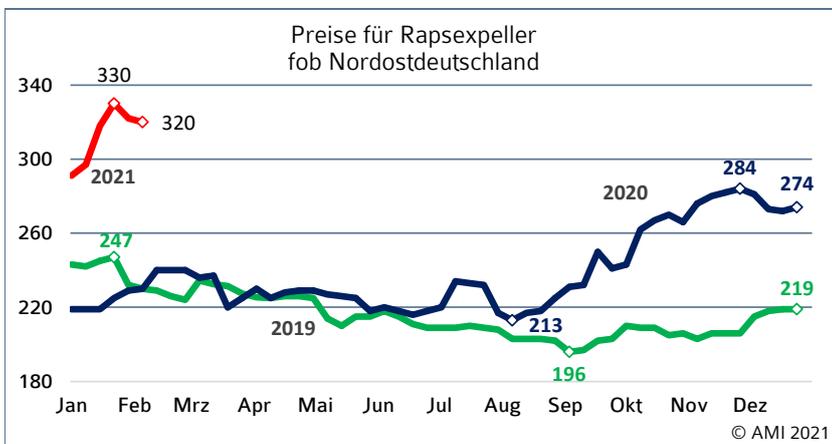
Großhandelspreise

Rapsmethyltester stand im Januar im Fokus der Nachfrage, saisonbedingt, aber auch weil Biodiesel aus Abfallölen (UCOME) knapp und teuer geworden ist. Am Markt ging es jedoch eher ruhig zu, die Nachfrage wurde als stetig beschrieben. Drängend war das Kaufinteresse zum Monatswechsel nicht, wohl aber deutlich lebhafter als zu Jahresbeginn.

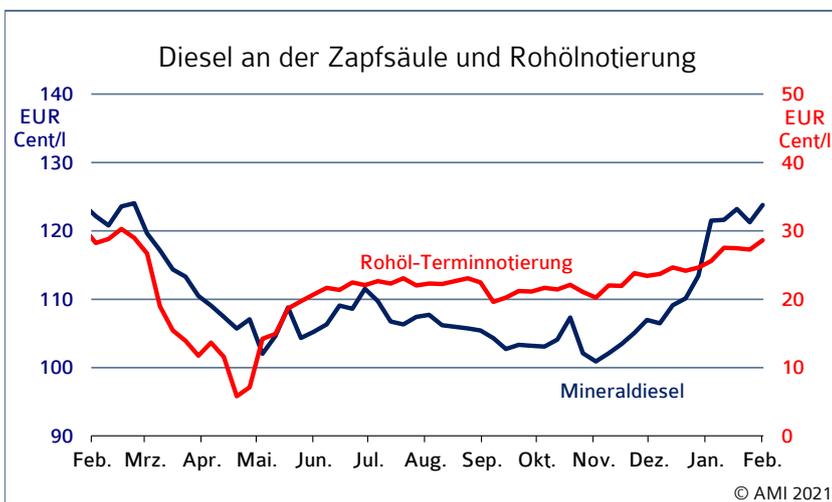
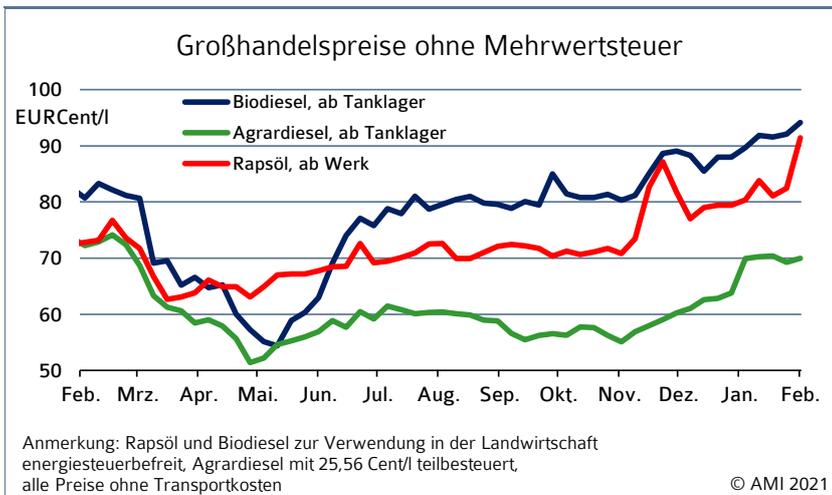
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 03.02.2021, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2020 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	437	314	1007	815
Vorwoche	440	322	908	820

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Die Rohöl-Terminkurse sind im Januar weiter nach oben geklettert und erreichten zuletzt sogar einen einjährigen Höchststand. Angespornt werden die Notierungen von den positiven Entwicklungen in der Corona-Krise. Die laufenden Impfprogramme schüren die Hoffnung auf Lockerung der Beschränkungen, anziehende Nachfrage und Wirtschaftswachstum. An der Entwicklung der Mineraldieselpreise ging die Befestigung nicht vorüber, die sich auf Monatsicht um 1,9 % befestigten.

Verbrauch

Biodiesel

Im November 2020 wurden in Deutschland rund 229.800 t Biodiesel beigemischt, was einem Rückgang von 15 % zum Vormonat entspricht, die Beimischungsmenge vom November 2019 jedoch um 12,5 % übertrifft. An Dieselmotoren wurden 2,59 Mio. t verbraucht und damit fast 13 % weniger als im Vormonat und glatt 13 % weniger als im Vorjahresmonat. Da sich die Biodieselbeimischung stärker verringert hat als der Dieselmotorenverbrauch, schrumpfte der Beimischungsanteil von vormonatlichen 8,4 auf 8,2 %. Das war weniger als im September 2020, als der Beimischungsanteil mit 9,7 % Rekordhöhe erreichte, aber deutlich mehr als im November 2019, als der Beimischungsanteil bei 6,4 % lag.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2020

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	kumuliert 2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	212,7	222,0	194,3	242,2	227,7	288,8	282,6	303,3	271,8	229,8	2.809,5	2.100,0
Dieselmotoren	2.713,9	2.665,2	2.637,8	2.338,0	2.431,6	2.564,1	2.944,3	2.665,4	2.817,6	2.968,0	2.590,2	29.545,4	32.818,6
Biodiesel + Diesel	2.935,7	2.877,9	2.859,8	2.532,3	2.673,8	2.791,9	3.233,1	2.947,9	3.120,9	3.239,8	2.820,0	32.354,9	34.918,6
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,4	7,8	7,7	9,1	8,2	8,9	9,6	9,7	8,4	8,1	8,7	6,0
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,8	11,4	10,3	10,0	12,5	16,0	13,5	11,7	9,7	7,4	118,4	81,6
Bioethanol Beimischung	94,0	86,7	73,6	50,5	79,3	81,2	96,7	91,5	80,5	91,0	78,9	903,3	964,8
Summe Bioethanol	102,2	95,5	85,0	60,8	89,2	93,7	112,7	105,0	92,1	100,7	86,3	1.021,7	1.046,4
Ottomotoren	1.357,8	1.279,3	1.183,3	904,6	1.093,7	1.206,4	1.449,9	1.364,3	1.389,2	1.396,8	1.162,2	13.956,7	15.430,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.460,0	1.374,8	1.268,3	965,4	1.182,9	1.300,1	1.562,5	1.469,3	1.481,4	1.497,4	1.248,5	14.978,4	16.476,5
Anteil Bioethanol in %	7,0	6,9	6,7	6,3	7,5	7,2	7,2	7,1	6,2	6,7	6,9	6,8	6,4

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Auch der Verbrauch von Bioethanol und Ottomotoren ist im November 2020 geschrumpft. Beigemischt wurden rund 78.900 t Bioethanol, was gut 13 % weniger als im Vormonat waren. Doch der Verbrauch von Ottomotoren hat sich mit minus 14 % auf 86.300 t noch deutlicher verringert. Dadurch stieg der Anteil von Bioethanol im Ottomotoren um 0,2 Prozentpunkte auf 6,9 %.

Schlaglichter

Gemeinsames Verbändeschreiben an fünf Bundesminister fordert Änderungen am RED-II-Umsetzungsvorschlag

In einem gemeinsamen Schreiben haben sich die Verbände BDB^e, UFOP, UNITI und VDB als Vertreter der Biokraftstoffwirtschaft und der Inverkehrbringer dieser Kraftstoffe an die Bundesminister/-innen Svenja Schulze, Julia Klöckner, Peter Altmaier, Prof. Dr. Helge Braun und Andreas Scheuer gewandt, um weitere erforderliche Anpassungen bei der nationalen Umsetzung der europäischen Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) anzumahnen. Die Verbände rufen die Adressaten ihres Briefs dazu auf, bei der Umsetzung der europäischen Vorgaben neben den Klimaschutzziele auch die Anforderungen der in der Wertschöpfungskette beteiligten mittelständischen Wirtschaftszweige im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der hiesigen Volkswirtschaft zu berücksichtigen.

Weder der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom September 2020 noch die kürzlich bekanntgewordene Einigung der Staatssekretäre der fachlich zuständigen Bundesministerien vom 18.12.2020 stellen sicher, dass die ambitionierten Treibhausgasminderungsziele im Verkehrssektor erreicht werden können. Zu diesem Schluss kommen der BDB^e, die UFOP, UNITI Bundesverband der mittelständischen Mineralölunternehmen e.V. sowie der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) nach Analyse der Eckpunkte zur nationalen Umsetzung der RED II.

Konkret fordert die Verbändeallianz deshalb, dass Ladestrom für die Elektromobilität - anders als in den Plänen des BMU vorgesehen - nicht auf die Treibhausgasminderungs-Quote (THG) angerechnet werden soll. Eine solche Anrechnung wäre sachwidrig, denn die THG-Quote soll per Definition der tatsächlichen

Minderung der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen dienen. Die Pläne des BMU gehen sogar noch weiter und sehen eine mehrfache Anrechenbarkeit vor, die einen allenfalls rechnerischen, aber keinen realen Klimaschutz bewirkt. Das würde dazu führen, dass die ohnehin staatlich massiv geförderte E-Mobilität den größten Anteil bei der Quotenerfüllung stellen würde. Damit würden bereits heute am Markt verfügbare, nachhaltigkeitszertifizierte und langjährig bewährte nachhaltige Biokraftstoffe aus dem Markt gedrängt sowie der Markthochlauf aussichtsreicher und ebenfalls klimaneutraler Alternativen, wie E-Fuels oder Wasserstoff, verhindert.

Für UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. resümiert Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Die vorliegenden Pläne des BMU zielen erkennbar darauf ab, die E-Mobilität mit der Brechstange durchzusetzen. Dass man dabei bewährte sowie vielversprechende neue Alternativen, die tatsächlich CO₂-Emissionen einsparen würden, aus dem Markt drängt oder verhindert und stattdessen etwa mit der Mehrfachanrechnung von Ladestrom lieber auf CO₂-Luftbuchungen setzt, die den Klimaschutz real eher zurückwerfen, statt ihn voranzubringen, ist äußerst bedauerlich. Die von unserer Verbändeallianz angeschriebenen Bundesministerinnen und Bundesminister sind daher dringend gefordert, gegenüber dem BMU auf eine Lösung hinzuwirken, die Klimaschutz effektiv, technologieoffen und ideologiefrei angeht.“

Als sachlich richtigen Schritt bewertet Stefan Arens, Geschäftsführer der UFOP die Anhebung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe auf 4,4 Prozent. Die Politik müsse endlich die Vorreiterrolle der durch EU-Recht vorgegebenen und damit

auch in Drittstaaten anzuwendenden Nachhaltigkeitsanforderungen anerkennen. Diese wie auch die Dokumentationspflichten werde die RED II-Umsetzung verschärfen. Dieses „Regelungspotenzial“ im Sinne von mehr Umwelt- und Klimaschutz als Beitrag den internationalen Wettbewerb auf den Agrarmärkten fairer zu gestalten sollte die Politik in den Blick nehmen, mit Handelsabkommen würden an dieser Stelle kaum Fortschritte erzielt.

„Die auf 22% angehobene THG-Quote im Jahr 2030 begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings sollte die Quote stärker und gleichmäßiger ansteigen - sofort, spätestens aber ab dem kommenden Jahr“, sagte Stefan Schreiber, Präsident beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie. „Zudem benötigen wir dringend eine jährliche Revision, um die Quotenhöhe der tatsächlichen Marktentwicklung anpassen zu können. Es darf nicht dazu kommen, dass die verschiedenen erneuerbaren Energieträger sich gegenseitig verdrängen.“

Die ambitionierten Klimaschutzziele sind nur erreichbar, wenn der Anteil nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehr deutlich ansteigt. „Die THG-Quote ist das geeignete Instrument, um den Verkehr schrittweise zu defossilisieren“, betont Stefan Walter, Geschäftsführer des BDB^e. Biokraftstoff- und Mineralölwirtschaft benötigen aber Investitions- und Planungssicherheit, um bestehende Treibhausgasminderungspotenziale auszuschöpfen und neuartige Alternativen zu fossilen Kraftstoffen in den Markt zu bringen. „Die Bundesregierung sollte daher neben Klimaschutzziele auch eine umfassende und langfristige Kraftstoffstrategie formulieren und dabei auch höhere Beimischungen erneuerbarer Kraftstoffe regulatorisch ermöglichen“.

Schlaglichter

Podium der PK zum Kraftstoffkongress 2021 positioniert sich zur THG-Quote des BMU-Vorschlags zur RED-II-Umsetzung

Die Bewertung und Kritik an dem zum Jahresende 2020 vom Bundesumweltministerium vorgelegten Entwurf zur Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (2018/2001/EG – RED II) war Gegenstand der Stellungnahmen der Pressekonferenz, zu der die Veranstalter des Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft 2021“ eingeladen hatten. Die Verbände bewerten den Entwurf grundsätzlich als wichtigen Schritt in die richtige Richtung für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor. Der vorliegende Entwurf ist jedoch nicht ausreichend, um die heutige Treibhausgasreduzierung durch nachhaltige Biokraftstoffe für die Zukunft tatsächlich zu sichern und neue Kraftstoffalternativen im Markt zu etablieren. Die Biokraftstoffverbände sehen hier weiteren inhaltlichen Korrekturbedarf für die anstehende Debatte im Deutschen Bundestag.

„Es ist positiv, dass die THG-Quote auf 22 Prozent für das Jahr 2030 erhöht wurde. Allerdings soll die THG-Quote von heute 6 Prozent mit dem Zwischenziel von 8 Prozent in 2024 deutlich zu langsam ansteigen. Erst ab 2026 ist eine beschleunigte Steigerung auf 22 Prozent im Jahr 2030 vorgesehen. Herkömmliche Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und auch solche aus Abfällen und Reststoffen sind deshalb in den nächsten 5 Jahren stark gefährdet, weil die Gefahr besteht, dass sie durch Mehrfachanrechnungen für andere Erfüllungsoptionen etwa Ladestrom oder Wasserstoff aus der Quote und damit aus dem Markt gedrängt werden“, so Artur Auernhammer, MdB und Vorsitzender des Bundesverbandes Bioenergie e.V.

Neben der verzögerten Anhebung der THG-Quote auf 22 Prozent kann auch die geplante Festlegung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von 4,4 Prozent bis 2030 nicht überzeugen. Auch hierüber sollte noch einmal intensiv nachgedacht werden. Denn die europä-

ischen Vorgaben erlauben eine sehr viel höhere Obergrenze, welche die Rolle der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse als heute wichtigste Klimaschutzkomponente im Verkehrssektor anerkennt und die weitere Bereitstellung heimischer Futtermittel als Koppelprodukt der Biokraftstoffproduktion sichert. Außerdem muss gewährleistet sein, dass dieser Anteil durchgängig zum Einsatz kommt. Dies macht eine Revisionsklausel zur kurzfristigen Anpassung der THG-Quotenhöhe erforderlich.

Besonders kritisch sehen die Biokraftstoffverbände die Mehrfachanrechnungen ausgewählter Erfüllungsoptionen auf die THG-Quote. So soll zum Beispiel Elektromobilität dreifach auf die Quote angerechnet werden. „Wir lehnen diese Mehrfachanrechnungen ab, weil sie Klimaschutz durch Rechentricks vortäuschen. In dieser Auslegungsform verliert die THG-Quote ihre Aussagekraft über reale Treibhausgas-einsparungen und den tatsächlichen Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr“, betont Artur Auernhammer. Um die Minderungsziele im Verkehrssektor bis 2030 erreichen zu können und um Strafzahlungen zu vermeiden, halten die Biokraftstoffverbände folgende Schritte für die Weiterentwicklung der THG-Quote durch den Deutschen Bundestag für notwendig:

1. Zunächst ist eine stufenweise Anhebung der THG-Quote von heute 6 Prozent in gleichen jährlichen Schritten auf die vorgesehenen 22 Prozent in 2030 für alternative Kraftstoffe und Antriebe erforderlich.

2. Mehrfachanrechnungen sind im System der THG-Quote grundsätzlich nicht sinnvoll. Alle Erfüllungsoptionen müssen am tatsächlichen Grad ihrer Treibhausgasreduzierung gemessen werden. Eine wirksame und kostenoptimierte Erfüllung der Quote ergibt sich dann im Markt und ist durch die Pönale gesichert.

3. Um die Gesetzgebung auf Marktentwicklungen anpassen zu können, muss eine Revision der Regelungen spätestens alle 2 Jahre eingeführt werden.

4. In der Perspektive bleibt bis zum Jahr 2030 eine Stabilisierung und stetige Ausweitung des Beitrages konventioneller, nachhaltig erzeugter Biokraftstoffe nötig. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden im Bestand noch bis in die 2030er Jahre hinein dominierend bleiben und sollten den vorhandenen Klimaschutzbeitrag weiter leisten.

5. Kritischen Debatten um konventionelle Biokraftstoffe kann mit der Feststellung begegnet werden, dass die EU Importquellen mit einem hohen Risiko illegaler Landnutzungsänderungen ausgeschlossen hat (Palmöl). Biodiesel aus Palmöl soll nach dem Entwurf der Bundesregierung bereits im Jahr 2026 - statt wie von der EU vorgesehen erst in 2030 - im deutschen Markt keine Rolle mehr spielen. Der Beitrag dieses Rohstoffs kann durch nachhaltig erzeugte Mengen von heimischem Biodiesel aus Raps oder Bioethanol problemlos ersetzt werden.

6. Ein ambitionierter Aufwuchspfad für fortschrittliche Biokraftstoffe auf 3,5 % bis zum Jahr 2030 ist umsetzbar und sollte unbedingt vorgesehen werden. Eine jährliche Revision der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe ist sinnvoll, damit sich die tatsächlichen Marktentwicklungen in der Gesetzgebung widerspiegeln.

7. Es sind begleitende politische Entscheidungen erforderlich, in welchen Segmenten sinnvollerweise höhere Anteile von Biokraftstoffen eingesetzt werden sollen (Schwerlastverkehr, Schiffs- und Flugverkehr und in der Land- und Forstwirtschaft).

Schlaglichter

Kraftstoffe der Zukunft 2021 brachte 560 Experten virtuell zusammen

Große Bandbreite von Technologieoptionen bestimmte die Expertendiskussionen für mehr Klimaschutz im Verkehrs- und Transportsektor

Am 22. Januar endete der 18. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2021“, der vom 18. bis zum 22. Januar 2021 erstmalig im digitalen Format durchgeführt wurde. Die Veranstalter und Partner zeigten sich sehr zufrieden mit der Resonanz auf den Fachkongress. Insgesamt 560 Teilnehmer sprechen für die Bedeutung des Fachkongresses als jährlich stattfindende, führende nationale und internationale Kommunikationsplattform der gesamten Kraftstoffbranche, der Fahrzeugindustrie, der Verbände, der Wissenschaft und nicht zuletzt auch für die Politik. Die vielfältigen Vortragsthemen und Diskussionen über erneuerbare Mobilität haben an fünf Kongresstagen gezeigt, dass eine große Bandbreite von Technologieoptionen vorhanden ist und möglichst alle für mehr Klimaschutz im Verkehr konsequent genutzt werden müssen.

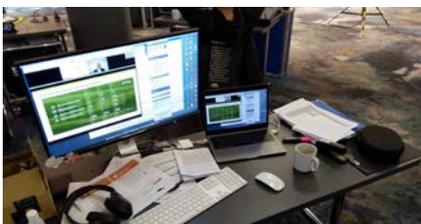
In insgesamt 15 Foren haben mehr als 70 Experten aus dem Biokraftstoffsektor sowie der Mineralöl-, Automobil- und Chemieindustrie, der Mobilitäts-, Logistik- und Transportbranche, der Politik und der Wissenschaft ihre Strategien, Konzepte und Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Verkehr präsentiert und mit den Teilnehmern des Fachkongresses detailliert erörtert. Als zentrales Ergebnis stellten die Teilnehmer heraus, dass für die zeitlich drängenden Herausforderungen des Klimaschutzes im Verkehr technologieoffen alle vor allem jetzt verfügbaren Optionen genutzt werden müssen. Nachhaltige Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe seien im Zeitablauf für einen wirksamen Klimaschutz von zentraler Bedeutung und unverzichtbar im Sinne einer Ergänzung für eine nachhaltig ausgerichtete E-Mobilität.

Die vorgestellten Erkenntnisse bestätigten als ein Ergebnis des Fachkongresses, dass vielfältige Technologien und Lösungen für eine erneuerbare Mobilität zum Markteintritt bereitstehen.

Deren Potenziale müssten durch eine sachgerechte Förderung und Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens in Deutschland und der EU jetzt zügig gehoben werden.

Übereinstimmend betonten die Experten, dass der Klimaschutz, die Energiewende im Verkehr und der hiermit verbundene komplexe Transformationsprozess große gesellschaftliche Herausforderungen sind, einschließlich der Akzeptanz der Verbraucher. Der Fachkongress wird auch in den kommenden Jahren als zentrale Kommunikations- und Diskussionsplattform für alle Branchenakteure und für die drängenden Fragen einer erneuerbaren Mobilität und eines wirksamen Klimaschutzes im Verkehr durchgeführt werden.

Der 19. Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2022“ findet am 24. und 25. Januar 2022 in Berlin statt. Weitere Informationen unter: www.kraftstoffe-der-zukunft.com.



Schlaglichter

UFOP zum Beschluss des Bundeskabinetts eines Gesetzes zur Beschleunigung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors

Das Bundeskabinett hat am 3. Februar 2021 den Gesetzesentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasquote beschlossen. Die UFOP sieht Nachbesserungsbedarf bei der Erhöhung der Treibhausgas (THG)-Minderungsverpflichtung. Angesichts der im Klimaschutzgesetz für diesen Sektor vorgegebenen maximalen Emissionsmengen, müsse der Bundestag im anstehenden Gesetzgebungsverfahren die THG-Quote mit dem Jahr 2022 jährlich schrittweise anheben. Hierdurch werde das verfügbare, nachhaltig zertifizierte Biomassepotenzial mobilisiert.

Die UFOP stellt die im Gesetzentwurf vorgesehene Mehrfachanrechnung der E-Mobilität klimapolitisch infrage. Hier stehe nicht der Klimaschutz, sondern ein Finanzierungsmodell für den Infrastrukturaufbau im Fokus. Diese indirekte zusätzliche Subventionierung sei nicht akzeptabel, zumal aus Steuermitteln Milliarden ausge-

geben werden, um den Kundenzuwachs an der Ladesäule zu beschleunigen. Hier müssten die Energieversorger das unternehmerische Risiko annehmen, fordert die UFOP. Zudem müsse die Bundesregierung jetzt den Ausbau der Produktion der erneuerbaren Energien erheblich beschleunigen, zumal die Konkurrenz um den grünen Strom infolge der Förderung von Wärmepumpen und weiteren Abnehmern aus Industrie und Mineralölwirtschaft erheblich zunehmen werde. Umso bedeutender seien in dieser Phase nachhaltige Biokraftstoffe, die dazu beitragen, diesen Nachholbedarf zu überbrücken. Denn aufgrund der Auswirkungen der Pandemie auf Wirtschaft und Haushaltseinkommen erwarte die UFOP, dass sich auch die Haltedauer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verlängern werde, wenn die Mittel für eine Neuanschaffung nicht zur Verfügung stünden. Der Klimawandel warte jedoch nicht auf eine Transformation nach

Wunschvorstellungen, unterstreicht die Förderunion.

Die UFOP appelliert daher an Bundestag und Bundesrat, den in diesem Gesetz grundsätzlich ausgewogenen und sozialpolitisch verantwortlichen Ansatz einer Technologieoffenheit fortzuschreiben. Der Transformationsprozess zu neuen Antrieben berühre viele Existenzen und Familien bis hin zur Ausbildung und Berufswahl. Einseitig auf einen Antriebsstrang zu setzen, der mangels Ausbau der Erneuerbare Energien in den nächsten Jahren nicht den klimapolitischen Durchbruch leisten könne, sei auch mit Blick auf die Klimaschutzpolitik in Drittstaaten verantwortungslos. Die UFOP befürchtet, dass andernfalls Fahrzeuge mit hocheffizienten Verbrennungsmotoren und modernster Abgasreinigung dort gebaut werden. Zulieferer und Fahrzeughersteller könnten jederzeit wegziehen.

Österreich beendet Anrechnung von Palmöl-Biokraftstoffen: Was sagen EU und WTO?

Die Anrechnung von Biokraftstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen (iLUC) endet in Österreich zum 1. Juli 2021. Diesen Ausschluss sieht die geänderte Rechtsvorschrift der Kraftstoffverordnung vom 25. Januar 2021 vor. Die österreichische Bundesregierung macht damit vorzeitig von der Ermächtigung der delegierten Verordnung (EU)2019/807 gemäß der Erneuerbare Energien-Richtlinie (2018/2019), RED II, Gebrauch. Diese sieht den Ausschluss von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen ab 2023 bis spätestens 2030 vor.

Die UFOP begrüßt die Regelung der österreichischen Bundesregierung mit dem Hinweis, dass der von der deutschen Bundesregierung zum Jahresende 2020

vorgelegte Gesetzentwurf zur Umsetzung der RED II den Ausschluss von Biokraftstoffen aus Palmöl vorsieht. Ab 2025 wäre dem Entwurf zufolge die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Palmöl auf die THG-Quote nicht mehr möglich. In Frankreich endete die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Palmöl bereits zum 1. Januar 2020 mit der Umsetzung der Verordnung Nr. 2019-570. Diese Regelung sieht zudem verschärfend vor, dass ab dem 31.12.2019 Wirtschaftsbeteiligte nicht mehr die Möglichkeit haben Biokraftstoffe aus Palmöl in ihrem Massenbilanzsystem aufzuführen.

Die weltgrößten Palmölproduzenten Malaysia und Indonesien stemmen sich gegen diesen Ausschluss. Indonesien initiierte im November 2020 und Malaysia im Januar 2021 ein Verfahren bei der Welt-

handelsorganisation WTO gegen die Ausschlussregelungen in der RED II. Auch auf EU-Ebene werden inzwischen auf der Ebene der Außenminister Gespräche über diese Frage geführt. An einem Treffen Ende Dezember 2020 nahmen die Außenministerinnen und Außenminister der zehn ASEAN-Länder sowie ihre Amtskollegen aus der EU teil. Die Verhandlungspartner kamen überein, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit „der Herausforderung zur Erreichung der Ziele der nachhaltigen Entwicklung im Pflanzenölsektor“ befassen soll. Die UFOP befürchtet, dass vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Interessen, die Ausschlussregelung gekippt werden könnte. Das Arbeitsprogramm der EU-Kommission im Rahmen des Green Deal sieht für das 2. Quartal 2021 die Revision der RED II begleitet von einer Folgenabschätzung vor.

Schlaglichter

Aktuelle Liste der Biodiesel-Publikationen erschienen

Die Liste gibt einen ersten Überblick über die aktuellen UFOP-Veröffentlichungen zu Biodiesel - mit Fokus auf Politik (Verkehr und Klimaschutz), Markt (Handel, Rohstoffe), Forschung (Kraftstoffe, Antriebe) sowie den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft.

[Hier downloaden.](#)



ufop

WEB-PUBLIKATIONEN
Biodieselpolitik/LLK, THG-Bilanzierung, Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft, Biodiesel und Rapskraftstoff

THEMA: BOKRAFTSTOFFPOLITIK/LLK

UFOP-Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2019/2020“ erschienen
Der Sachstandsbericht „Biodiesel und Co. 2019/2020“ enthält Informationen und Einschätzungen zu nationalen und internationalen Fragen der Biokraftstoff- und somit Klimapolitik. Ergänzt wird der 40-seitige Bericht durch umfassende Statistiken zur nationalen und internationalen Biodieselproduktion, mit einer Liste der Biomessungsmandate der EU-Länder sowie durch Auszüge aus den Statistiken des aktuellen Evaluations- und Erfahrungsberichts der BILG.

Gemeinsames Positionspapier: Biokraftstoffe sind essenziell zur Erfüllung der Klimaschutzziele in der Verpflichtungsperiode 2021 bis 2030
Mit dem 1. Juli 2020 hat die halbjährige EU-Beraterstudie der deutschen Bundesregierung begonnen. Die Bundesregierung hat in ihrem Programm als Ziel festgeschrieben, dass sie auf eine „klimafreundliche, nachhaltige und bezahlbare Mobilität hinarbeiten“ möchte. Die Biokraftstoffbranche begrüßt dieses Vorhaben und wendet darauf hin, dass Technologieoffenheit und das nachhaltig verfügbare Potenzial von Biokraftstoffen für die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele berücksichtigt werden müssen.

UFOP-Bericht zur globalen Marktvorsorge 2019/2020
In dem Versorgungsbericht wird der europäische und weltweite Biomassebedarf für die Biokraftstoffproduktion im Kontext der Versorgung an den Nahrungs- und Futtermittelmärkten dargestellt.

Positionspapier: Handlungsfelder und Forschungsbedarf bei Biokraftstoffen
Die Experimenten und Experten der UFOP-Fachkommission „Biokraftstoff & Nachhaltige Rohstoffe“ haben die Bedeutung und den Handlungs- bzw. Forschungsbedarf bei Biokraftstoffen zusammengefasst. Der aktuelle Sachstand und der Handlungsbedarf nachhaltiger Biokraftstoffe angesichts steigender emissionsreduzierender und moderner technischer Anforderungen zukunftsfröhlich zu machen, werden dem aufwändig über alle Biomessungen ist die erforderliche qualitative Entwicklung der Kraftstoffgenese selbst, denn Motor und Kraftstoff müssen zueinander „passen“.

4. Auflage DBFZ-Report Nr. 11 – Monitoring Biokraftstoffes
Der 4. Bericht des Deutschen Biomasseforschungszentrum vermittelt einen umfassenden Einblick über die forstpolitischen Rahmenbedingungen sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene (Umsatzsteuern). Zudem wird zum Stand der Biokraftstoffproduktion (einschließlich synthetischer Kraftstoffe), deren Distribution und Verwendung (DBL, EU, weltweit) und zu den ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit bzw. Emissionen von Biokraftstoff (Zertifizierung, THG-Emissionen bis hin zu Emissionen im Fahrereinsatz) berichtet.

Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“
Durch die auf die Treibhausgasemissionen ausgerichtete Gegenüberstellung zu Biodiesel und Bioethanol beeinflusst die Politik auch Preise und Absatzmärkte von Raps, Getreide und Zuckerrüben aus heimischen Anbau sowie die Futtermittelmärkte. Dies sind zentrale Ergebnisse der Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“ von Professor Dr. Jürgen Zedler (Universität Hohenheim).

„Indirect Land Use Change“ (ILUC) Eine kritische Bestandaufnahme für eine sachgerechte politische Entscheidungsfindung
Indirekter Beitrag erheben Prof. Dr. Uwe Lahl (TU Darmstadt) die Hintergründe, die Schwächen der Modellrechnungen sowie die wissenschaftlichen Gründe, warum ILUC-Effekte abzulehnen sind.

Studie: Bestimmungsgrenze für das Niveau und die Volatilität von Agrarbiokraftstoffen auf internationalen Märkten – Sind Biokraftstoffe verantwortlich für Preisschwankungen und den Hunger in der Welt?
Um herrschenden Vorurteilen gegenüber Biokraftstoffen zu begegnen, haben die UFOP und der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) eine wissenschaftliche Studie unter der Leitung von Prof. Dr. Michael Seitzinger und M.Sc. Palma Molero vom Institut für Agrarpolitik und Marktforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen im Auftrag gegeben.

Weitere Informationen:
→ [www.ufop.de/biodiesel-sind-essentiell-essentiell](#)
→ [www.ufop.de/biodiesel-sind-essentiell-essentiell](#)

THEMA: FORSCHUNG THG-BILANZIERUNG

Evaluations- und Erfahrungsbericht 2019
Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) legt jährlich als zuständige Behörde den Evaluations- und Erfahrungsbericht vor. Im Jahr 2019 wurden 97 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent durch Biokraftstoffe eingespart. Den größten Anteil der insgesamt eingesparten Biokraftstoffe hatte mit 73 Prozent Biodiesel (FAME). Azele und Reststoffe bilden für diese Kraftstoffart mit 27 Prozent den wichtigsten Ausgangsstoff.

THG-Bericht: Expressio – Methoden
Der Projektbericht gibt einen Einblick in die Methodendiskussion und Festlegung der Systemgrenzen. Diese betreffen die Verwendung von THG-Werten für den Rohstoffanbau auf Basis von Klima-Bilanzierungen statt NUTS2-Gebietswert. Die Substitutionsmethode zur Anrechnung von Raps-Ausbeute schrittweise Abbau mit dem Heizwert, und den Vorfruchtverlust von Raps.

Handrechnungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen
Im Rahmen der Abschlussveranstaltung der vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft geförderten Projekte „Handrechnungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen“ hat das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ) in Berlin drei Broschüren für Autoren vorgelegt.

THEMA: BOKRAFTSTOFFE IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

Abschlusssysteme: Rapskraftstoff für Einspritzsysteme moderner Landmaschinen geeignet – Hohe Betriebsbereitschaft und langer Lebensdauer
Rapskraftstoff ist unter technischen Gesichtspunkten für die Verwendung in modernen Landmaschinen geeignet. Die in Verbrennungsmotoren typischen Ablagerungen im Einspritzsystem können im Rapsöltrieb durch die richtige Temperierung des Kraftstoffs sowie durch die Zugabe geeigneter Additive minimiert werden. Zu diesem Ergebnis kommt ein Forschungsprojekt.

Positionspapier: Klimaschutz in der Land- und Forstwirtschaft mit Biokraftstoffen
Nachhaltig erzielte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe können durch Anrechnung auf die sektorale Klimaschutzverpflichtung einen wichtigen Beitrag dazu erbringen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihre Klimaschutzverpflichtung erfüllt. Gemeinsames Verbandspapier von Januar 2019/Verfasser: BBL, BDB, FV Biotag, UFOP, VDB.

UFOP | Uferstr. zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. | Glienewaldstr. 7 | 10117 Berlin | E-Mail: info@ufop.de

„Indirect Land Use Change“ (ILUC) Eine kritische Bestandaufnahme für eine sachgerechte politische Entscheidungsfindung
Indirekter Beitrag erheben Prof. Dr. Uwe Lahl (TU Darmstadt) die Hintergründe, die Schwächen der Modellrechnungen sowie die wissenschaftlichen Gründe, warum ILUC-Effekte abzulehnen sind.

Studie: Bestimmungsgrenze für das Niveau und die Volatilität von Agrarbiokraftstoffen auf internationalen Märkten – Sind Biokraftstoffe verantwortlich für Preisschwankungen und den Hunger in der Welt?
Um herrschenden Vorurteilen gegenüber Biokraftstoffen zu begegnen, haben die UFOP und der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) eine wissenschaftliche Studie unter der Leitung von Prof. Dr. Michael Seitzinger und M.Sc. Palma Molero vom Institut für Agrarpolitik und Marktforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen im Auftrag gegeben.

Weitere Informationen:
→ [www.ufop.de/biodiesel-sind-essentiell-essentiell](#)
→ [www.ufop.de/biodiesel-sind-essentiell-essentiell](#)

THEMA: FORSCHUNG THG-BILANZIERUNG

Evaluations- und Erfahrungsbericht 2019
Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) legt jährlich als zuständige Behörde den Evaluations- und Erfahrungsbericht vor. Im Jahr 2019 wurden 97 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent durch Biokraftstoffe eingespart. Den größten Anteil der insgesamt eingesparten Biokraftstoffe hatte mit 73 Prozent Biodiesel (FAME). Azele und Reststoffe bilden für diese Kraftstoffart mit 27 Prozent den wichtigsten Ausgangsstoff.

THG-Bericht: Expressio – Methoden
Der Projektbericht gibt einen Einblick in die Methodendiskussion und Festlegung der Systemgrenzen. Diese betreffen die Verwendung von THG-Werten für den Rohstoffanbau auf Basis von Klima-Bilanzierungen statt NUTS2-Gebietswert. Die Substitutionsmethode zur Anrechnung von Raps-Ausbeute schrittweise Abbau mit dem Heizwert, und den Vorfruchtverlust von Raps.

Handrechnungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen
Im Rahmen der Abschlussveranstaltung der vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft geförderten Projekte „Handrechnungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen“ hat das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ) in Berlin drei Broschüren für Autoren vorgelegt.

THEMA: BOKRAFTSTOFFE IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

Abschlusssysteme: Rapskraftstoff für Einspritzsysteme moderner Landmaschinen geeignet – Hohe Betriebsbereitschaft und langer Lebensdauer
Rapskraftstoff ist unter technischen Gesichtspunkten für die Verwendung in modernen Landmaschinen geeignet. Die in Verbrennungsmotoren typischen Ablagerungen im Einspritzsystem können im Rapsöltrieb durch die richtige Temperierung des Kraftstoffs sowie durch die Zugabe geeigneter Additive minimiert werden. Zu diesem Ergebnis kommt ein Forschungsprojekt.

Positionspapier: Klimaschutz in der Land- und Forstwirtschaft mit Biokraftstoffen
Nachhaltig erzielte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe können durch Anrechnung auf die sektorale Klimaschutzverpflichtung einen wichtigen Beitrag dazu erbringen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihre Klimaschutzverpflichtung erfüllt. Gemeinsames Verbandspapier von Januar 2019/Verfasser: BBL, BDB, FV Biotag, UFOP, VDB.

UFOP | Uferstr. zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. | Glienewaldstr. 7 | 10117 Berlin | E-Mail: info@ufop.de

DB Cargo UK setzt seit Mitte Dezember bei einer Class-66-Lok HVO als Treibstoff ein

Die Lok wird vor Zügen für Network Rail eingesetzt. DB Cargo UK hat den HVO-Treibstoff, hydrierte Pflanzenöle und tierische Fette, bereits auch in Loks der Class 67 getestet, weitere Versuche mit Loks der

Reihen 67 und 60 sollen folgen. DB Cargo UK will so seinen CO₂-Ausstoß reduzieren. In Deutschland wird Biodiesel dem Dieselmotorkraftstoff zu 7 % beigemischt (B7). Bereits 2004 setzte die damalige Prignitzer Eisen-

bahn bei acht Regio-Shuttle RS 1 reines Pflanzenöl aus Raps ein, bei den anderen Triebwagen reinen Biodiesel (B100).



DB Cargo UK

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

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.

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.