



FACT SHEET

Immer mehr Palmöl im Biodiesel – Ergebnisse der Dieselprobenuntersuchung 2018

In den letzten neun Jahren haben sich die Palmölimporte in die EU aus tropischen Anbauländern wie Indonesien und Malaysia von 825.000 Tonnen auf 4 Millionen Tonnen erhöht. 61 Prozent davon geht direkt oder in verarbeiteter Form in die energetische Nutzung, der Großteil als Beimischung zum Dieselmotortreibstoff. In Deutschland und der EU werden Biokraftstoffe seit 2009 durch die Erneuerbare Energien-Richtlinie gefördert (Renewable Energy Directive - RED). Nach der RED muss jeder Mitgliedstaat gewährleisten, dass sein Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen bei allen Verkehrsträgern im Jahr 2020 mindestens 10 % seines Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor entspricht. Die Beimischung von Biomasse in Form von Speiseölen zum Diesel wurde zu einer einfachen Lösung für die Mineralölkonzerne. Die Beimischungsquote beträgt dabei sieben Prozent. Als billiger und effizienter Rohstoff, wurde Palmöl schnell zum Vorreiter unter den beigemischten Ölen. Untersuchungen¹ belegen einen Rückgang des deutschen Raps-Anteils von 76 Prozent in 2011 auf 51 Prozent in 2013, während sich der Palmöl-Anteil im gleichen Zeitraum von 8 auf 25 Prozent verdreifachte. Laut Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) ist dies auf den Preiswettbewerb beim Rohstoff zurückzuführen².

Die Beimischung von wertvollen Pflanzenölen zum Diesel ist jedoch eine ökologisch und ökonomisch widersinnige Regelung. Denn der Anbau von Palmöl ist mit einer massiven Zerstörung wertvoller tropischer Ökosysteme in den Produktionsländern verbunden. Neben der Entwaldung, die zum Verlust wichtiger Lebensräume bedrohter Arten führt, hat die Palmölproduktion aufgrund der CO₂-Freisetzung erhebliche Auswirkungen auf das Weltklima und ist gleichzeitig auch Auslöser enormer gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Konflikte. Untersuchungen belegen, dass pflanzlicher Biodiesel in der Klimabilanz um 80 Prozent schlechter und Palmöl-Biodiesel um das Dreifache schlechter ist als fossiles Öl.³

Aus diesem Grund sprach sich die EU-Kommission im Mai 2018 mit den Verhandlungen zur RED II für ein Auslaufen der Beimischung von wertvollen Speiseölen, wie Palmöl, ab 2023 aus. Mit der Einstufung von Palmöl als „risikoreicher“ Biokraftstoff kann der Verbrauch von Palmöl in den einzelnen EU-Mitgliedsländern bis 2023 auf dem Niveau von 2019 jedoch nur eingefroren werden. Damit der schrittweise Ausstieg aus dem „Palmöl-Diesel“ bis 2030 auch rechtskräftig ist, muss die EU Kommission im Februar 2019 vor den Europawahlen noch ein entsprechendes Gesetz verabschieden.

Untersuchung von Dieselproben

Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich auf politischer Ebene für ein Beimischungsverbot von wertvollen Speiseölen, wie Palmöl ein. Gleichzeitig sind die Erhöhung der Transparenz und die Verbraucherinformation wichtiger Baustein unserer Arbeit. Neben der Teilnahme an einer EU-weiten Kampagne mit mehreren öffentlichkeitswirksamen Aktionen, appelliert die DUH auch an die Mineralölkonzerne, auf nationaler Ebene den Einkauf von Biodieselmischungen auf Palmölbasis oder die in den Raffinerien selbstständig durchgeführte Beimischung von Palmöl zum Diesel aufgrund der umweltschädlichen Auswirkungen vorzeitig zu beenden. Von der DUH im Sommer 2018 durchgeführte stichprobenartige Messungen des

¹ Untersuchungen Greenpeace 2009-2011

² <https://www.wiwo.de/technologie/umwelt/greenpeace-studie-streit-um-billiges-palmoel-im-biosprit/8447822.html>

³ T&E, 2017

Palmölmethylestergehalts im Biodiesel belegen einen starken Anstieg der Beimischung von Palmöl. Untersucht wurden Kraftstoffproben der fünf marktbeherrschenden Kraftstoffproduzenten: BP, Shell, Phillips 66, Esso und Total. BP (Aral-Tankstellen) und Shell kommen gemeinsam auf 41,5 Prozent Marktanteil. Zusammen mit der Mineralölgesellschaft Phillips 66 (Jet-Tankstellen mit 10 %) sowie Total (9,5 %) und ExxonMobil/Esso (7 %) teilen sich diese fünf größten Anbieter sogar über zwei Drittel (68 %) des Marktes⁴.

Im Sommer 2018 wurden von der DUH zehn Dieselproben in Nord- und Süddeutschland genommen. Diese wurden in einem unabhängigen Labor untersucht. Die Analyse beinhaltete folgende Komponenten:

Bestimmung des Gehalts an Fettsäuremethylestern in Mitteldestillat (DIN EN 14078)

Abtrennung des Biodiesels aus Mitteldestillat (DIN EN 14331)

Bestimmung des Fettsäuremusters (DIN EN 14103) inkl. Bestimmung des Anteils an Palmölmethylester.

Im Diesel aller Proben wurden Raps- Soja- und Palmölmethylester nachgewiesen, wobei Rapsmethylester bei allen Proben den größten Anteil (48-65%) am siebenprozentigen Biomasseanteil der Dieselproben hat. Die Anteile von Sojamethylester lagen bei 18-27 Prozent, die von Palmölmethylester bei 17-32 Prozent. Während der Anteil im Raum Berlin im Schnitt bei 20,2 Prozent liegt (zwischen 17-22%), beträgt dieser im Raum Radolfzell durchschnittlich ganze 25,6 Prozent (zwischen 22-32%). In Süddeutschland fallen ARAL und Shell mit Maximalgehalten von rund einem Drittel Palmölmethylestern im siebenprozentigen Biomasseanteil des Diesels auf, während im Norden ESSO und JET mit Anteilen von jeweils 22 Prozent vorne liegen.

Tabelle 1: Übersicht der Palmölmethylester-Gehalte im Biodieselanteil der Proben aus Nord- und Süddeutschland

Tankstelle	Palmölanteil pro Probe Süddeutschland	Palmölanteil pro Probe Norddeutschland	Durchschnittswert Palmölanteil
ARAL	32 %	17 %	24,5 %
Shell	27 %	20 %	23,5 %
ESSO	24 %	22 %	23 %
JET	23 %	22 %	22,5 %
TOTAL	22 %	-	22 %
AVIA	-	20 %	20 %
Durchschnittswert:	25,6 %	20,2 %	22,5 %

Im Vergleich zu deutschlandweiten Messungen von Greenpeace aus den Jahren 2009-2011 ist ein starker Anstieg von Palmölmethylester am siebenprozentigen Biomasseanteil der Dieselproben festzustellen. Der Durchschnittswert aller DUH-Proben aus dem Norden und Süden liegt 2018 bei 22,9 Prozent. 2009-2011 waren es laut Greenpeace-Messungen jeweils Werte zwischen 8-11 Prozent – dies ist ein signifikanter Anstieg der Palmölbeimischung um das Doppelte (siehe Tab.2).

⁴ Bundesverband Freier Tankstellen (bft), 2017

Tabelle 2: Vergleich der Ergebnisse der DUH 2018 mit den Daten von Greenpeace aus den Jahren 2009-2011

Jahr	2009 (GP)	2010 (GP)	2011 (GP)	2018 (DUH)
Durchschnittswert Palmölbeimischung	11 %	10 %	8 %	22,9 %
Anzahl der Proben	82	40	14	10
Range der Palmölbeimischungswerte	0-30 % (3 von 82 hatten einen Wert von 30%)	0-20 % (0 von 40 hatten einen Wert von 30%)	0-30 % (1 von 14 hatten einen Wert von 30%)	17-32 % (1 von 10 hatten einen Wert >30)

Die Großhandelspreise für Raps- und Palmöl laufen seit Monaten in entgegengesetzte Richtungen. Aufgrund des Hitzesommers 2018 bricht vor allem die deutsche Rapserte dramatisch ein. Dabei sind Durchschnittserträge mit 28,2 dt/ha weitaus schwächer als im bereits sehr schlechten Jahr 2017 mit nur 32,7 dt/ha. Auch die Anbaufläche schrumpft zum Vorjahr um 3,5 Prozent auf 1,26 Millionen Hektar. Laut Daten der Agrarmarkt Informations-GmbH (AMI) erhöhte sich der Preisaufschlag für Rapsöl aus Deutschland gegenüber Palmöl vom Hafen Rotterdam bis Ende Oktober 2018 auf 301 Euro pro Tonne. Das waren 214 Euro pro Tonne mehr als noch Anfang April 2018 und die größte Differenz seit Dezember 2012⁵.

Hauptgründe für die gegenläufige Preisentwicklung seien die reichliche Palmölversorgung und die gleichzeitig große Nachfrage nach dem erntebedingt knappen Rapsöl.

Die stark angestiegenen Preise von Soja in 2018 können auch Grund der starken Erhöhung des Palmölanteils im Biodiesel sein. Bereits vor der Hitzewelle in den USA war die Sojaernte der beiden großen südamerikanischen Erzeuger- und Exportländer Brasilien und Argentinien um rund 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr eingebrochen. Ursache war eine ausgedehnte Trockenheit während der wichtigsten Wachstumsmonate von Dezember bis Februar. Die weltweiten Sojapreise stiegen vom Jahresbeginn bis zum Mai 2018 um rund 35 Prozent.

Die Beimischung von Speiseölen, wie Raps- oder Palmöl, in den herkömmlichen Diesel erfolgt für gewöhnlich durch die Mineralölwirtschaft selbst in eigenen Raffinerien. Angesichts des Landnutzungskonflikts rund um den Anbau nachwachsender Rohstoffe, wie Palmöl, sieht die DUH die Mineralölkonzerne in der Verantwortung und empfiehlt zunächst Kraftstoff auf Basis von Abfall- und Reststoffen oder Biomasse, die nicht zur Lebensmittelproduktion gebraucht wird, für die Beimischung zum Diesel heranzuziehen.

Berlin, 10. Dezember 2018

Kontakt:

Judith Paeper, Email: paeper@duh.de

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Hackescher Markt 4, 10178 Berlin

⁵ AMI, 2018