

UFOP – Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE GROSSHANDELSPREISE 2

Raps
Rapsöl
Rapsschrot
Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3

Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise zeigen sich auf Erzeugerebene widerstandsfähig
- Abgabebereitschaft bleibt angesichts der enttäuschenden Ernte und nur geringer Restmengen überschaubar
- US-Soja zum Monatsende unter Druck, nachdem Sojabohnen vom US-chinesischen Zollkompromiss ausgenommen blieben

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot zeigt sich fester, knappe Verfügbarkeit bei gleichzeitig reger Nachfrage
- Sojaschrot bewegt sich weiter aufwärts

Pflanzenöle

- Rapsöl im Monatsverlauf überwiegend preisfest
- Palmöl zeitweise preisschwach, Nachfrage innerhalb Europas lässt weiter nach

Kraftstoffe

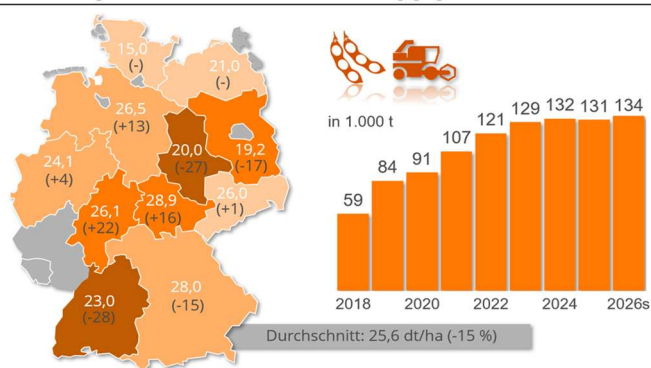
- Biodiesel gibt zum Monatsende im Preis nach
- Rohöl bleibt volatil, verbesserte Versorgungslage aus Saudi-Arabien stehen neuen Angriffen auf Tanker im Persischen Golf gegenüber

Preistendenzen

Mittelwerte	40. KW	Vorwoche	Tendenz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	518,84	525,97	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	547,00	555,00	↘
Rapsöl	1.220,00	1.245,00	↘
Rapsschrot	293,00	293,00	→
Rapspresskuchen*	316,00	310,00	↗
Paris Rapskurs	536,75	554,00	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	186,09	186,31	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	255,40	255,90	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	90,42	92,16	↘
* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10% Fett, Rapsschrot 0%			

Grafik der Woche

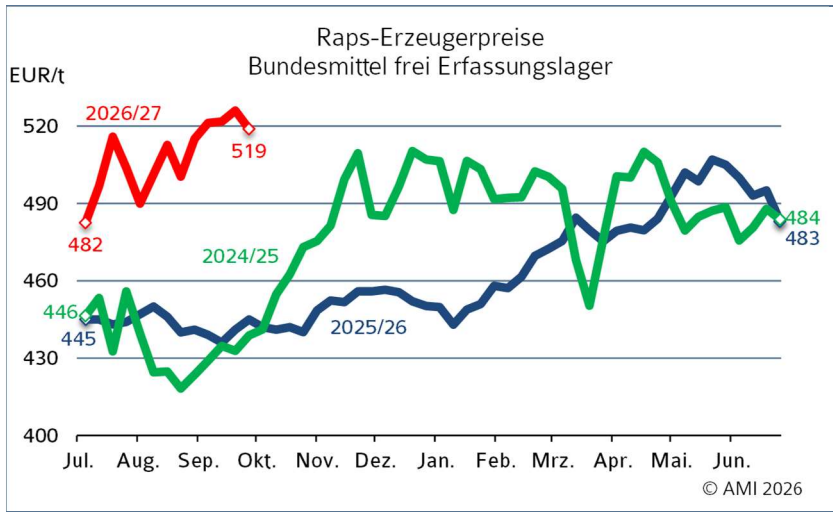
Sojabohnenerträge in Deutschland
2026 geschätzt, in dt/ha, Veränderung gegenüber 2025 in %



Quelle: Destatis

Anmerkung: s = geschätzt

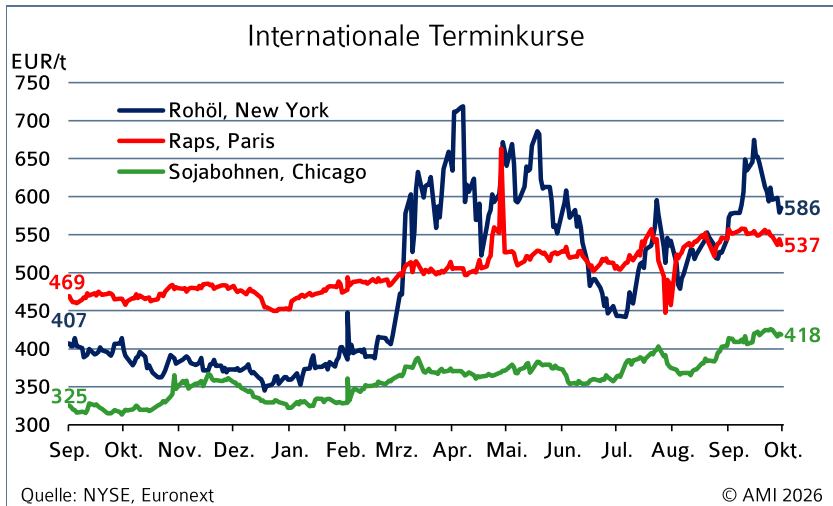
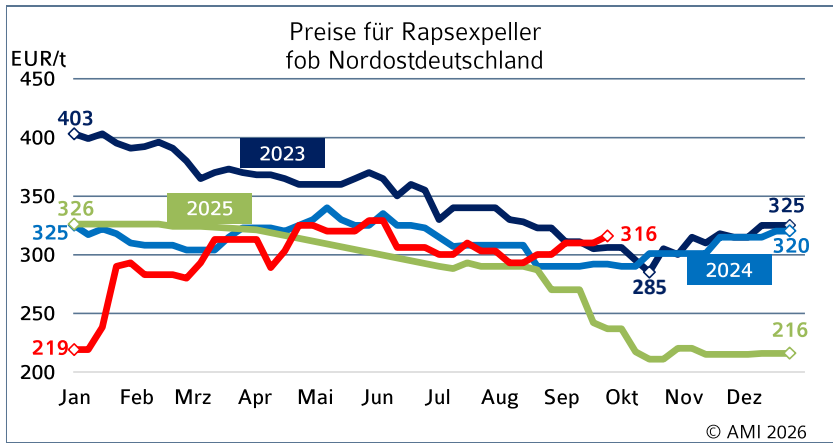
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 30.09.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2026 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	547	293	1.220	1.317
Vorwoche	555	293	1.245	1.240

Quelle: AMI



Raps

Sinkende Rohölpreise und Hoffnungen auf diplomatische Fortschritte im Nahen Osten drücken im September die Rapskurse in Paris. Im Inland bleiben die Erzeugerpreise angesichts der enttäuschenden Ernte dennoch robust. Handel steht hier jedoch kaum dahinter. Trotz des attraktiven Preisniveaus bleibt die Abgabebereitschaft der Erzeuger gering, nicht zuletzt wegen der nur noch begrenzt verfügbaren freien Ware. Vereinzelt werden bereits erste Vorkontrakte der Ernte 2027 besprochen. Auf den Feldern rückt indes die Entwicklung der neuen Rapssaat zunehmend in den Mittelpunkt. Während die Bestände in Schleswig-Holstein gut aufgelaufen sind und Behandlungen gegen Schnecken und Rapsflöhe erfolgen, nimmt die Sorge über die anhaltende Trockenheit in mehreren süd- und südwestdeutschen Regionen zu.

Rapsöl

Die Großhandelspreise für Rapsöl bewegten sich im September aufwärts, konnten das Niveau zum Monatsende jedoch nicht halten. Marktteilnehmer agieren vorerst zurückhaltend und warten die weiteren Entwicklungen ab. Seitens des Energiesektors beschränkt sich das Interesse auch weiterhin auf prompte Ware. Belastend wirkt zudem die Logistik, denn bedingt durch die niedrigen Pegelstände können Ölmühlen ihre Kapazitäten nicht voll auslasten. Angesichts der ohnehin verhaltenen Nachfrage bleibt das Angebot dennoch mehr als ausreichend.

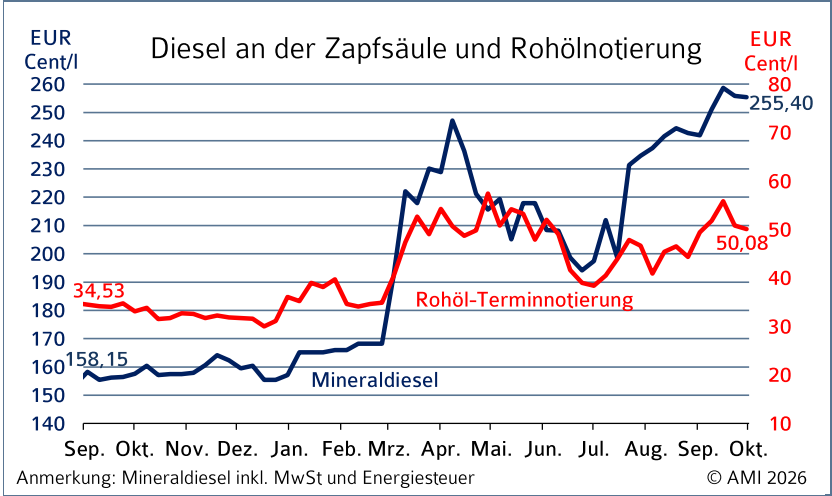
Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland konnten sich im September im Preis befestigen. So waren mit 316 EUR/t zuletzt rund 16 EUR/t mehr möglich als noch Ende August. Dabei gilt die Verfügbarkeit im Osten des Landes als insgesamt ausreichend. Differenziert zeigt sich das Angebot im Westen des Landes. Angesichts der anhaltenden Niedrigwasserstände entlang der Rheinschiene bleibt die Verfügbarkeit limitiert. Wer Ware sucht, muss mit höheren Preisen rechnen. Dabei bleibt die Nachfrage rege, sowohl im In- als auch im Ausland.

Großhandelspreise

Maßgeblich für die Preisentwicklung am Biodieselmärkte waren auch im September die Entwicklungen rund um die Rohölnotierungen. So waren für prompte Standardware Ende September rund 185,3 Cent/l genannt und damit 1 Cent/l weniger als noch vier Wochen zuvor.

Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Den Rohölmarkt prägten auch im September widersprüchliche Signale aus dem Nahen Osten. Einerseits stützten Rückschläge bei den Bemühungen um eine diplomatische Lösung im Iran-Krieg die Preise. Auch erneute Angriffe auf mehrere Tanker in der Straße von Hormus schürten zuletzt wieder Sorgen um die Versorgungssicherheit. Andererseits wirkten steigende Liefermengen aus Saudi-Arabien preisdämpfend. Nach jüngsten Berichten wurde die Transportmenge durch die Ost-West-Pipeline inzwischen auf mindestens 3,5 Mio. Barrel pro Tag erhöht.

Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung nahm im Juli 26 gegenüber Vormonat um 9,1 % auf 237.870 t ab. Im Juli 25 sind mit 194.760 t allerdings rund 22,1 % weniger verbraucht worden. Da gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotoren mit 16 % um rund 2,2 Mio. t und damit deutlicher zurückging, stieg der Beimischungsanteil dennoch gegenüber Juni um 0,7 Prozentpunkt auf 9,6 %. Damit summiert sich der Einsatz von Biodiesel zur Beimischung in den ersten sieben Monaten 2026 auf rund 1,6 Mio. t, was rund 21,4 % mehr waren als im Vorjahreszeitraum. Demgegenüber bleibt der Dieselmotorenverbrauch mit 16,2 Mio. t rund 8,9 % hinter dem Vorjahresvolumen zurück.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol nahm im Juli 26 gegenüber Vormonat um 1,0 % auf rund 111.810 t ab. Zum Vormonat verzeichnet der Anteil ETBE einen Anstieg um 28,2 % auf 12.100 t, zur Beimischung wurden dagegen mit 99.700 t rund 3,6 % weniger verwendet. Der Einsatz von reinem Motorenbenzin verringerte sich um 9,6 % zurück, so dass der Beimischungsanteil von Bioethanol und ETBE insgesamt im Juli 26 dennoch um 0,6 Prozentpunkte auf 7,6 % zunehmen konnte.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2026								
in 1.000 t								
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	kumuliert 2026 2025
Biodiesel Beimischung	173,0	203,3	226,0	267,5	263,6	261,7	237,9	1.638,2 1.349,6
davon HVO	27,6	48,3	58,1	77,7	59,1	66,4	45,8	383,0 78,2
Dieselmotoren	2.164,5	2.137,1	2.266,7	2.096,6	2.434,7	2.684,5	2.240,2	16.155,4 17.738,3
Biodiesel + Diesel	2.337,5	2.340,4	2.492,8	2.364,2	2.698,3	2.946,2	2.478,1	17.793,6 19.087,9
Anteil Biodiesel in %	7,4	8,7	9,1	11,3	9,8	8,9	9,6	9,2 7,1
Bioethanol ETBE a)	6,1	7,4	9,6	8,0	10,0	9,5	12,1	62,7 46,3
Bioethanol Beimischung	80,9	81,9	87,4	98,3	109,2	103,4	99,7	684,0 690,6
Summe Bioethanol	87,0	89,3	97,1	106,3	119,2	112,9	111,8	746,7 736,9
Motorenbenzin b)	1.219,3	1.226,1	1.201,9	1.297,5	1.465,6	1.504,0	1.359,2	9.252,9 9.478,3
Motorenbenzin + Bioethanol	1.306,3	1.315,4	1.299,0	1.403,8	1.584,8	1.616,9	1.471,0	9.999,6 10.215,2
Anteil Bioethanol in %	6,7	6,8	7,5	7,6	7,5	7,0	7,6	7,5 7,2
Heizöl leicht	883,4	771,6	570,0	374,6	329,6	455,3	448,6	3.851,2 5.897,7

Anmerkung: Biodiesel = FAME, HVO, BTL; a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %;
Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.
b) bis einschließlich 2025 unter der Bezeichnung "Ottokraftstoff" geführt.
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Dieselnorm limitiert Biodieseleinsatz

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2026

in 1.000 t

kumuliert

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	2026	2025
Beimischung, Biodiesel (FAME), HVO	173,0	203,3	226,0	267,5	263,6	261,7	1.399,2	1.154,8
davon HVO	27,6	48,3	58,1	77,7	59,1	66,4	337,1	68,5
Dieselmotorkraftstoff	2.164,5	2.137,1	2.266,7	2.096,6	2.434,7	2.684,5	13.782,4	14.943,5
Diesel + Beimischung	2.337,5	2.340,4	2.492,8	2.364,2	2.698,3	2.946,2	15.181,6	16.098,4
Anteil Beimischung in %	7,4	8,7	9,1	11,3	9,8	8,9	9,2	7,2

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Während im Dieselmotormarkt der Biodieseanteil im ersten Halbjahr 2026 stabil blieb, verzeichnete importiertes HVO einen kräftigen Zuwachs: die Menge stieg von 68.500 t im Vorjahreszeitraum auf 337.100 t. Laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) blieb der Biodiesel-Absatz mit 1,062 Mio. t nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (1,085 Mio. t). Die UFOP mahnt angesichts der kritischen Versorgungslage bei Dieselmotorkraftstoff die Ausschöpfung des Beimischungspotenzials und die Verwendung als Reinkraftstoff an.

Die in der Dieselmotorkraftstoff-Norm DIN EN 590 vorgegebene Beimischungs-

grenze von max. 7 Vol-% bestimmt den Biodieseleinsatz nicht nur in Deutschland, sondern in der EU insgesamt, stellt die UFOP fest. Daher seien der Einsatz von B30 in geschlossenen Flotten im Schwerlastverkehr sowie von B100 zentrale Optionen, um den Absatz von Biodiesel nicht nur zu festigen, sondern mit Blick auf die Klimaschutzverpflichtung des Verkehrssektors zugleich ein Gebot der Stunde. B100 werde angesichts der durch den Nahostkonflikt und den Krieg Russlands gegen die Ukraine bedingten Lieferengpässe bei Rohöl bzw. Diesel auch zunehmend relevant im Sinne der Versorgungssicherheit. Insbesondere Deutschland ist auf Dieselmotoreinfuhr angewiesen. Gleichzeitig

komme die Elektrifizierung im Schwerlastverkehr mangels Ladeinfrastruktur und hoher Kosten bei der Fahrzeugbeschaffung absehbar nicht schnell genug voran. Deshalb muss das inländische Produktionspotenzial für Biodiesel von rund 4,2 Mio. t voll ausgeschöpft werden. Zumal Deutschland im Jahr 2025 mit 1,1 Mio. t bereits der größte Nettoexporteur innerhalb der EU war, gilt es diese Potenziale nun zu nutzen, so die Begründung der UFOP.

Die UFOP erinnert daran, dass die USA, Kanada und Brasilien ihre nationale Biokraftstoffpolitik als aktives Instrument zur Preis- und Einkommensstützung für die Landwirtschaft ausgestalten.

Mehr Biodiesel im Tank, weniger Emissionen im Straßenverkehr

„Biodiesel ist verfügbar, kommt aus heimischer Produktion und kann in vielen freigegebenen Fahrzeugen in bestehenden Flotten eingesetzt werden“, sagt Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). „Damit ist Biodiesel ein wirksamer Hebel für bezahlbaren Klimaschutz und Versorgungssicherheit im Straßengüterverkehr.“ Millionen Nutzfahrzeuge werden auch in den kommenden Jahren mit Verbrennungsmotor auf Europas Straßen unterwegs sein. Für diese Fahrzeuge ist entscheidend, welche erneuerbaren Kraftstoffe heute und morgen eingesetzt werden können.

Zum Pressetag am 14. September auf der IAA Transportation rückten der VDB, der Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe (MVAk) und EWABA (European Waste-based & Advanced Biofuels Association) mit B10, B20, B30 und B100 höhere Beimischungen und reinen Biodiesel in den Fokus. Unter dem Motto „Biodiesel: Higher Blends, Lower Costs“ zeigten die Verbände, wie ein wachsender Einsatz von Biodiesel bereits heute den Straßengüterverkehr klimafreundlicher, wettbewerbsfähiger und unabhängiger gestalten kann. Die deutsche Biodieselproduktion ist Marktführer in Europa, und Biodiesel ist der mengenmäßig bedeutendste Biokraftstoff in Deutschland und der EU.

„Um den Straßenverkehr in den kommenden Jahren klimafreundlicher zu machen, reicht ein Antriebswechsel allein nicht aus. Auch Lkw, Busse und Baumaschinen, die weiterhin von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden, müssen ihren Betrag zum Klimaschutz leisten“, sagt Detlef Evers, Geschäftsführer beim MVAk. „Mit Biodiesel in höheren Beimischungen oder als Reinkraftstoff ist dies möglich. Zudem könnte durch eine steigende Verwendung von heimisch produziertem Biodiesel der Anstieg des Dieselpreises und somit auch der Verbraucherpreise in Zeiten geopolitischer Konflikte gedämpft werden.“

Schlaglichter

Macron fordert mehr Biodiesel im Diesel: B10 rückt in den europäischen Fokus

Die Diskussion über höhere Biodieselanteile im Dieselkraftstoff gewinnt auf europäischer Ebene an Dynamik. Frankreichs Staatspräsident Emmanuel Macron hat sich angesichts hoher Kraftstoffpreise und einer angespannten Versorgungslage in einem Schreiben an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen dafür ausgesprochen, europäische Vorgaben zur Kraftstoffqualität flexibler zu handhaben und höhere Biokraftstoffanteile zu ermöglichen. Praktisch würde dies insbesondere bedeuten, den heute üblichen Dieselstandard B7 stärker in Richtung B10 weiterzuentwickeln.

B10 enthält bis zu zehn Prozent Biodiesel und damit drei Prozentpunkte mehr biogene Komponente als der derzeitige Standard B7. Eine solche Umstellung könnte den Anteil fossilen Diesels unmittelbar senken und zugleich dazu beitragen, die Versorgungslage zu stabilisieren. Voraussetzung bleibt die jeweilige Fahrzeugfreigabe durch die Hersteller. Nach Angaben der Branche sind jedoch bereits zahlreiche Pkw, Nutzfahrzeuge und auch Anwendungen

in der Binnenschifffahrt für höhere Biodieselanteile geeignet.

Das European Biodiesel Board (EBB) begrüßte die Initiative aus Frankreich und verwies darauf, dass der europäische Biokraftstoffsektor bereit sei, höhere Beimischungen von FAME und HVO bereitzustellen. Entscheidend sei nun ein klares Signal der Europäischen Kommission, damit die gesamte Wertschöpfungskette – von Produzenten über Kraftstoffanbieter bis zu Fahrzeug- und Komponentenherstellern – höhere Beimischungsgrenzen an der Tankstelle europaweit ermöglichen könne.

Auch der Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe (MVAk) unterstützt den Vorschlag. Nach Einschätzung des Verbandes könnte eine Erleichterung des B10-Angebots an Tankstellen Verbraucherinnen und Verbraucher kurzfristig entlasten. Viele Pkw und Lkw seien bereits für B10 freigegeben. Für zahlreiche Lkw komme zudem reiner Biodiesel (B100) infrage, der in den vergangenen Monaten zeitweise deutlich günstiger als fossiler Diesel angeboten werden konnte.

Aus Sicht der UFOP zeigt die Debatte, dass Biokraftstoffe nicht nur unter Klimaschutzaspekten betrachtet werden sollten. Höhere Biodieselanteile können auch einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten und die Abhängigkeit von fossilen Dieselimporten verringern. Zugleich würde eine stärkere Nutzung von Biodiesel die heimische Wertschöpfung unterstützen. Deutschland verfügt nach Branchenangaben über eine Biodieselproduktionskapazität von rund 4 Mio. Tonnen. Das entspricht etwa zwölf Prozent des jährlichen deutschen Dieselbedarfs.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Frage an Bedeutung, ob die bisherige Begrenzung auf B7 dem klimapolitischen und versorgungspolitischen Handlungsdruck noch gerecht wird. Höhere Beimischungen wie B10 sowie der gezielte Einsatz von B20, B30 oder B100 in geeigneten Flotten könnten kurzfristig zusätzliche Treibhausgasminderungen ermöglichen, ohne auf neue Fahrzeugtechnologien oder lange Infrastrukturvorläufe angewiesen zu sein.

Schlaglichter

UFOP-Geschäftsbericht 2025/2026 veröffentlicht

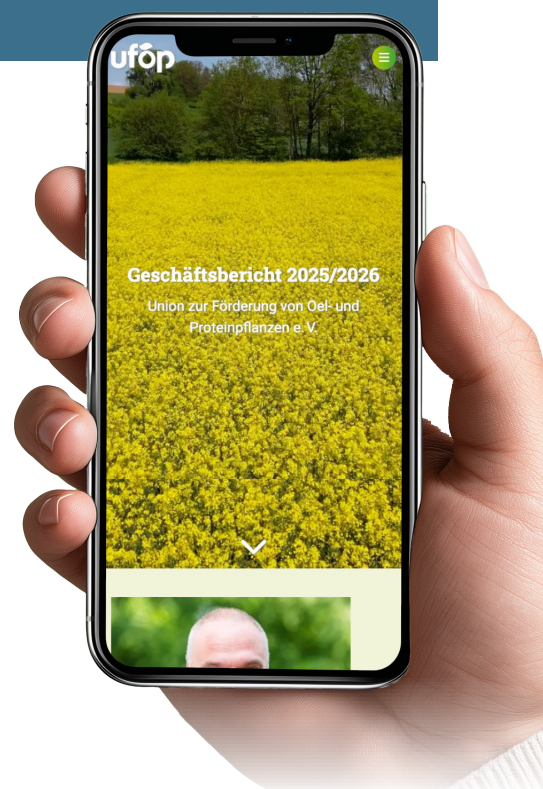
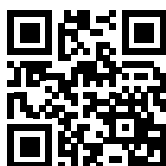
Der aktuelle Geschäftsbericht der UFOP erscheint erneut in einer modernen, digitalen Form und steht ab sofort zur Verfügung. Interaktive Navigation, Verlinkungen zu weiterführenden Inhalten sowie eine umfangreiche Bebilderung erleichtern den Zugang, ob auf dem Smartphone, Tablet oder Desktop. Vorgestellt wurde das Nachschlagewerk anlässlich der Mitgliederversammlung in Berlin.

Die Themenbereiche „Marktpolitik“, „Humanernährung“ und „Biodiesel und Co.“ werden ergänzt um den bewährten und umfassenden statistischen Anhang zu den Entwicklungen in der deutschen und internationalen Ölsaatenverarbeitung, zur Anbauentwicklung bei Ölsaaten und Körnerleguminosen sowie zur national und international wachsenden Bedeutung der Produktion und Verwendung von Biokraftstoffen.

Der Bericht informiert außerdem über die vielfältigen Aktivitäten des Verbandes auf dem Gebiet der Absatzförderung und Öffentlichkeitsarbeit von Ölsaaten und Körnerleguminosen.

Vorgestellt werden die laufenden und abgeschlossenen Projektaktivitäten der UFOP-Fachkommissionen auf dem Gebiet der Pflanzenbauforschung sowie der Human- und Tierernährung. Ein Schwerpunkt des Berichtes ist der Erläuterung der zunehmend komplexer werdenden förderpolitischen Rahmenbedingungen in der Biokraftstoffpolitik auf nationaler und europäischer Ebene gewidmet. Die Verbandsaktivitäten und -positionen werden umfassend erläutert. Im Text angelegte Links führen zu den jeweils zitierten Rechtsgrundlagen bzw. Quellen.

Der Geschäftsbericht ist einsehbar unter: gb26.ufop.de.



Alle UFOP-Marktinformationen online: www.ufop.de/marktinfo

Impressum

UFOP
Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 235 97 99 0, Fax. (030) 235 97 99 99
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de

Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,
AMI Nadja Pooch
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne
Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

E-Mail: nadja.pooch@AMI-informiert.de
Tel: (0228) 33 805 513, Fax: (0228) 33 805 4402
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.**