

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt	
ERZEUGERPREISE	
GROSSHANDELSPREISE	2
Raps	
Rapsöl	
Rapsschrot	
Rapsexpeller	
KRAFTSTOFFE	3
Großhandelspreise	
Tankstellenpreise	
Verwendungsstatistik	
SCHLAGLICHTER	4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Umsätze am heimischen Rapsmarkt im März überschaubar
- Feldarbeiten im Fokus der Erzeuger
- US-Sojakurse nur mit geringen Kursschwankungen, Entwicklungen der US-Zollpolitik zeigen Wirkung

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise nur knapp unter Vormonat
- Sojaschrot kann das Preisniveau im März halten

Pflanzenöle

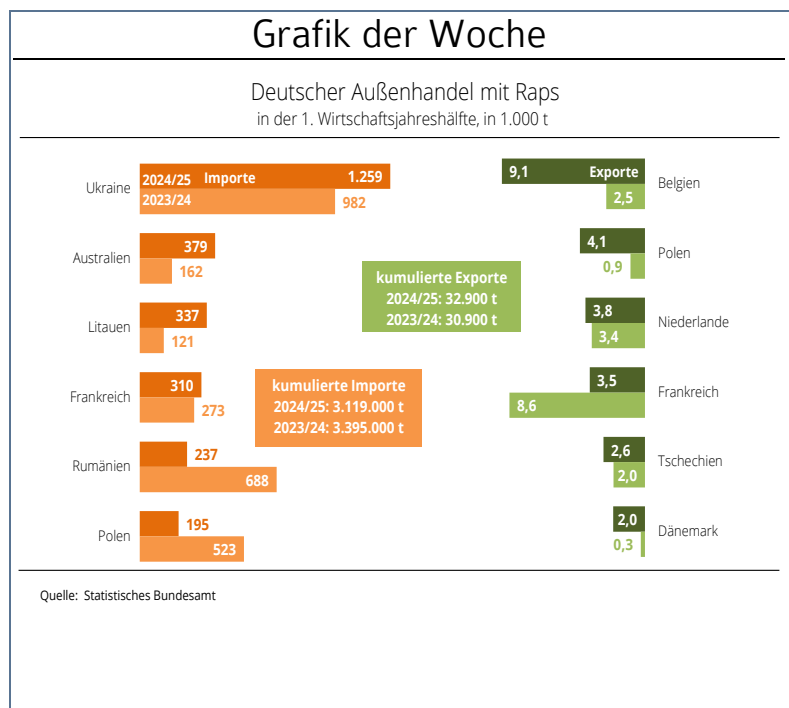
- Nachfrage nach Rapsöl keimte zuletzt etwas auf
- Palmöl verliert, erhoffter Anstieg der Palmölausfuhren mit dem Beginn des muslimischen Fastenmonats „Ramadan“ blieb aus

Kraftstoffe

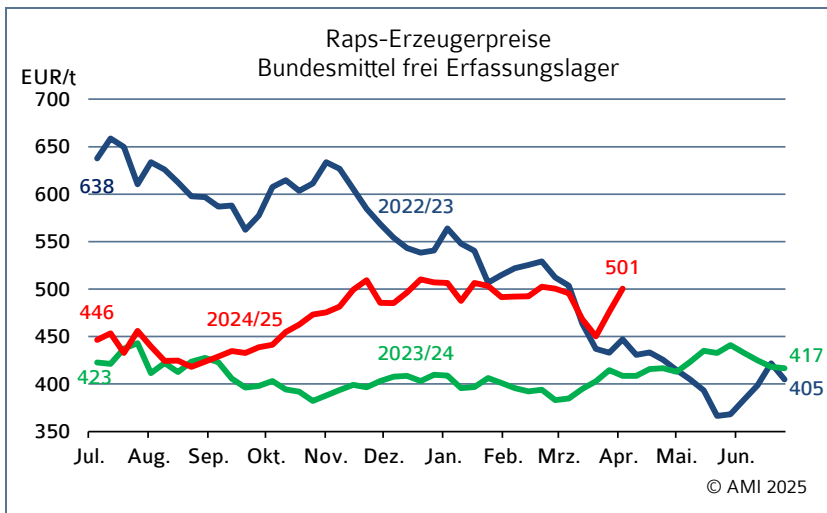
- Biodiesel zeigt wenig Preisbewegung, Markt unverändert ruhig
- Kursbewegungen der Rohölnotierung durch geopolitische Spannungen geprägt

Preistendenzen			
Mittelwerte	14. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	500,50	476,17	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	539,00	516,00	↗
Rapsöl	1.020,00	1.000,00	↗
Rapsschrot	263,00	262,00	↗
Rapspresskuchen*	321,00	.	↘
Paris Rapskurs	516,75	499,50	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	167,20	168,70	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	156,65	158,15	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	71,48	69,11	↗

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



Marktpreise



Raps

Den zuletzt deutlichen Preissteigerungen zum Trotz blieben die Umsätze am heimischen Rapsmarkt im März überschaubar. Die Verkaufsbereitschaft sowohl für die Ernte 24 als auch für Partien ex-Ernte 25 war weiterhin gering. Ohnehin sind die Lager weitestgehend geräumt. Der Fokus der Erzeuger liegt derweil eher auf den Frühjahrsarbeiten, die landesweit auf Hochtouren laufen. Aussaat, Pflanzenschutz und Düngung bestimmen das Geschehen auf den Feldern.

Rapsöl

Rapsöl konnte sein Preisniveau im März nicht halten, auch wenn sich die Forderungen zum Monatsende wieder nach oben bewegten. Dabei hat sich der Verkaufsdruck merklich gelegt, nachdem in den zurückliegenden Wochen rege Rapsöl geordert wurde. Insbesondere der Lebensmitteleinzelhandel nutzte das niedrige Preisniveau der vergangenen Wochen um seinen Bedarf, teils bis Januar 2026, zu decken. Ohnehin wird das Angebot an prompten Partien zunehmend knapper.

Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland zeigten im März kaum Bewegung, tendierten mit zuletzt 321 EUR/t für prompte Partien jedoch etwas schwächer. Die Umsätze blieben dabei gering. Angebot und Nachfrage hielten sich die Waage. Obwohl sich die Mühlen, besonders im Osten, nach Marktberichten wieder mit Saat eindeckten, führte dies nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Angebots.

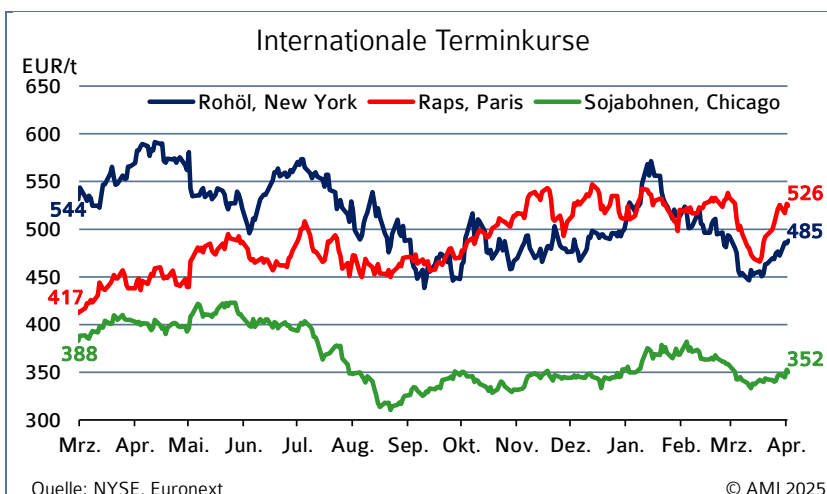
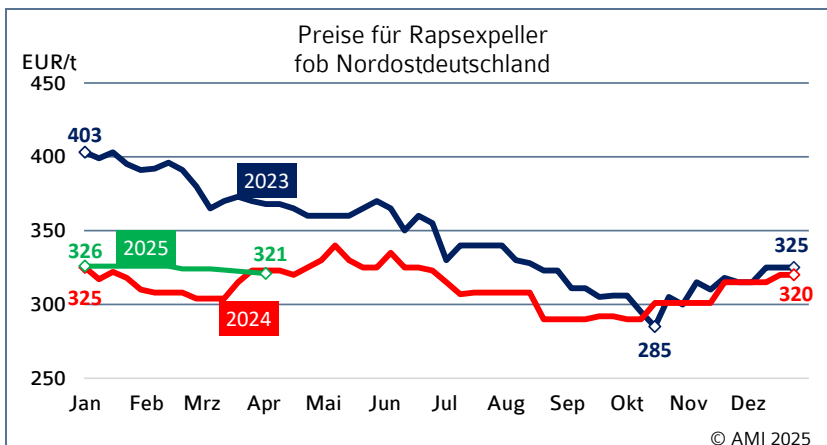
Großhandelspreise

Fundamental hat sich auch im März am heimischen Biodieselmärkte nichts verändert. Eine verhaltene Nachfrage steht auch weiterhin einem mehr als ausreichenden Angebot gegenüber. Im Fokus bleibt auch weiterhin der Zukauf von CO₂-Zertifikaten. Um die Nachfrage zur physischen Beimischung wieder zu beleben, müssten sich die Quotenpreise merklich erholen. Andernfalls bleibt Biodiesel nicht wettbewerbsfähig.

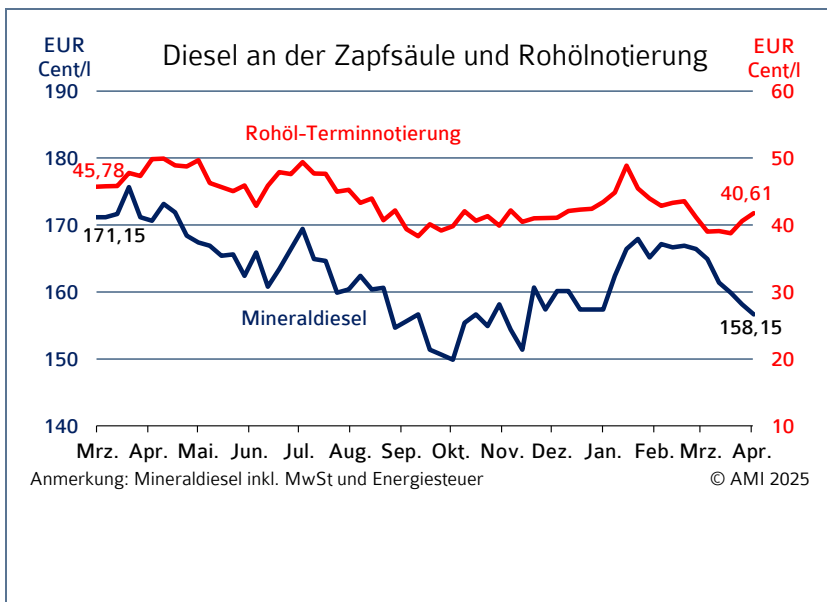
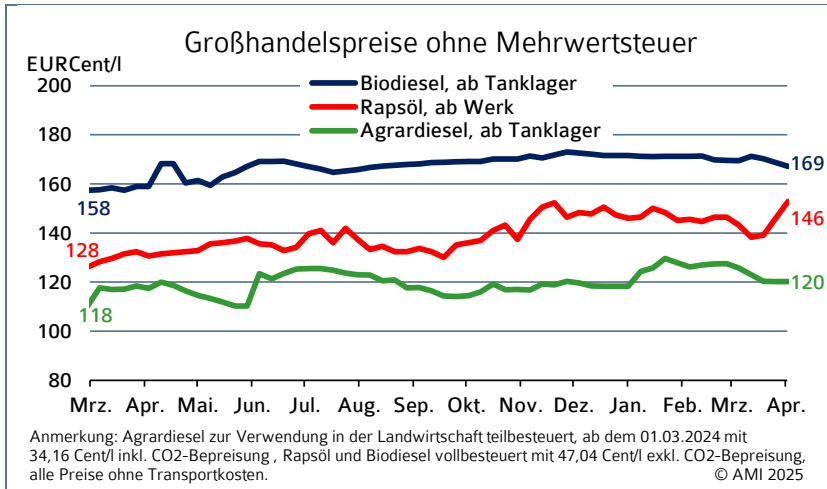
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 02.04.2025, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2024 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	539	263	1 020	1.226
Vorwoche	516	262	1 000	.

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Hinweis: Zum Redaktionsschluss lag die aktualisierte Tabelle der BAFA nicht vor, daher anbei Kommentar und Tabelle entsprechend dem Bericht 03/2025.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024													
in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	kumuliert	
Biodiesel Beimischung	189,4	181,1	225,1	195,9	204,4	197,7	208,8	200,7	190,7	110,9	106,9	1.984,8	2.368,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.337,8	2.410,0	2.541,8	2.362,6	2.478,0	2.687,2	2.516,1	2.623,0	2.525,6	2.606,5	27.727,6	28.165,0
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.518,9	2.635,1	2.737,7	2.567,0	2.675,7	2.896,0	2.716,8	2.813,7	2.636,4	2.713,4	29.712,4	30.533,9
Anteil Biodiesel in %	8,3	7,2	8,5	7,2	8,0	7,4	7,2	7,4	6,8	4,2	3,9	6,7	7,8
Bioethanol ETBE a)	6,8	8,5	9,1	6,9	7,3	8,4	10,1	9,1	5,7	5,8	7,4	85,1	124,6
Bioethanol Beimischung	99,0	87,0	109,7	97,1	100,7	97,4	105,5	100,9	111,5	95,2	93,1	1.075,7	1.004,7
Summe Bioethanol	105,8	95,4	118,9	104,0	108,0	105,8	115,7	110,0	117,2	101,0	100,5	1.160,8	1.129,3
Ottokraftstoffe	1.200,8	1.215,2	1.310,6	1.379,6	1.465,7	1.375,8	1.466,2	1.477,7	1.402,2	1.414,4	1.382,0	15.099,1	14.798,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.310,7	1.429,4	1.483,6	1.573,7	1.481,6	1.581,9	1.587,7	1.519,3	1.515,4	1.482,5	16.259,9	15.927,8
Anteil Bioethanol in %	8,1	7,3	8,3	7,0	6,9	7,1	7,3	6,9	7,7	6,7	6,8	7,1	7,1
Heizöl leicht	1.032,7	707,7	729,3	734,4	755,9	900,0	799,2	984,2	1.114,1	1.083,3	959,0	9.866,6	10.319,6
Bioheizöl	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	2,4	.

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

Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol im ETBE ist im November 2024 deutlich gestiegen. Mit 7.400 t wurden rund 29 % mehr verwendet als noch im Vormonat. Beigemischt wurden demgegenüber mit 93.100 t rund 2 % weniger Bioethanol. Der Verbrauch von Bioethanol in den ersten elf Monaten des Jahres 2024 summiert sich auf 1,2 Mio. t und übersteigt damit das Vorjahresvolumen insgesamt um knapp 3 %.

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen legten Ende März zu. Dabei profitierten die Kurse besonders von der angespannten geopolitischen Lage. So flammte der Konflikt zwischen den USA und dem Iran wieder auf. Auch die Aussicht auf US-Sanktionen gegenüber Russland stützte die Kurse. Belastet werden diese nach wie vor durch die aggressive Zollpolitik der USA. Die Ankündigung der US-Regierung über reziproke Zölle am 2.4.2025 ließ die Kurse deutlich sinken. Diese schürten die Sorge einer sich abschwächenden Weltwirtschaft, die eine rückläufige Nachfrage nach Rohöl mit sich bringen dürfte.

Verbrauch

Biodiesel

Im November 2024 wurde eine historisch geringe Menge von rund 160.900 t Biodiesel beigemischt, ein Rückgang von knapp 4 % zum Vormonat. Das waren sogar knapp 49 % weniger als noch im November 23. An Dieselmotorkraftstoff wurden 2,6 Mio. t verbraucht und damit rund 3 % mehr als im Vormonat, allerdings 4 % weniger als im Vorjahresmonat. So summiert sich der Verbrauch in binnen elf Monaten auf 27,7 Mio. t und liegt damit 2 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Der kumulierte Verbrauch von Biodiesel 2024 verfehlt das Vorjahresergebnis mit knapp 2,0 Mio. t um gut 16 %. Angesichts dessen fällt auch der Anteil zur Beimischung mit 6,7 % rund 1,1 Prozentpunkte kleiner aus als im Januar bis November 23. Allein im November 2024 erreichte die Beimischung den nie dagewesenen Tiefstand von 3,9 %.

Schlaglichter

Verbändepapier: Breites Bündnis drängt auf mehr Klimaschutz im Verkehr

19 Verbände aus verschiedenen Branchen fordern eine konsequente CO₂-Emissionsreduktion im Verkehrssektor. Die künftige Bundesregierung wird von den Verbänden aus den Bereichen Automobilindustrie, Verbraucherschutz, Elektromobilität, erneuerbare Kraftstoffe, Mineralölwirtschaft, Logistik und Kfz-Gewerbe aufgerufen, alle erneuerbaren Lösungsoptionen zu mobilisieren.

Die Verbände eint ein gemeinsames Ziel: Die ambitionierte Ausgestaltung der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Bereich Verkehr. Eine klare Aussage hierzu gehört aus Sicht der Verbände in den Koalitionsvertrag.

Die Kernforderung der Verbändeallianz: Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) muss bis 2030 auf mindestens 40 Prozent erhöht werden, falls die geltenden Mehrfachanrechnungen unverändert beibehalten werden. „Die THG-Quote ist ein wichtiges Instrument, um CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Ein ambitioniertes Quotenniveau von 40 Prozent bis 2030 fördert die Nutzung aller einsetzbaren Technologien. Gleichzeitig sorgt es dafür, dass den Verbrauchern zukunftsfähige und nachhaltige Energien zur Verfügung stehen“, sagt Karsten Schulze, Technikpräsident beim ADAC.

Dem bereits im Dezember 2024 geformten Verbändebündnis hat sich nun der Verband der Automobilindustrie (VDA) angeschlossen. „Die aktuelle THG-Quote reicht nicht aus, um das nationale CO₂-Reduktionsziel von 100 Prozent in 2045 zu erreichen. Im Gegenteil: Sie wirkt wie ein Deckel und bremst den Hochlauf nicht nur dringend benötigter Energieträger wie erneuerbaren Kraftstoffen, sondern auch von

Ladestrom aus. Eine THG-Quote von mindestens 40 Prozent bereits in 2030, die zudem nach oben dynamisch ist, ist daher unerlässlich zum Erreichen der Klimaschutzziele“, erklärt VDA-Präsidentin Hildegard Müller.

„Damit sich erneuerbare Energien im Verkehr durchsetzen, brauchen Anbieter Perspektive und langfristige Investitionssicherheit. Das gilt für den Ladesäulenbetreiber ebenso wie für den Produzenten von Wasserstoff, Biokraftstoffen oder eFuels. Eine ambitionierte THG-Quote über 2030 hinaus sorgt dafür, dass Investitionen für Klimaschutz im Verkehr hierzulande stattfinden“, sagt Elmar Baumann, Geschäftsführer vom Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie.

„Zusätzlich brauchen wir einen Mechanismus zur automatischen Quotenanpassung, um Verdrängungseffekte zwischen den Erfüllungsoptionen zu vermeiden: Wenn mehr Erneuerbare im Verkehr angeboten werden als vorhergesehen, sollte die THG-Quote automatisch in den Folgejahren erhöht werden, damit alle Beiträge zum Klimaschutz genutzt werden können. Diesen Mechanismus gibt es schon für die Elektromobilität. Er sollte auf alle Erfüllungsoptionen inklusive fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO

erweitert werden“, betont Wilko Eggers, Vorstand beim Bundesverband THG-Quote.

Alle Verbände fordern ein Zusammendenken von Elektrifizierung und der Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe. „Das Verkehrssystem der Zukunft ist technologisch flexibel und passt seine Energieträger an den jeweiligen Bedarf und die Gegebenheiten an. Um erneuerbare Kraftstoffe für Luft, Wasser und Straße schnell verfügbar zu machen, braucht der Hochlauf politische Unterstützung mithilfe einer ambitionierten Unterquote für eFuels. Das schafft Sicherheit für Investitionsentscheidungen in dieser frühen Marktphase und macht den Standort Europa attraktiv für Unternehmen“, unterstreicht Ralf Diemer, Hauptgeschäftsführer der eFuel Alliance.

Die Verbändeallianz fordert die künftige Bundesregierung auf, die Weichen für eine ambitionierte nationale Umsetzung der RED III schnellstmöglich zu stellen. Die THG-Quote muss als Schlüsselinstrument zur CO₂-Reduktion im Verkehr konsequent weiterentwickelt werden.

[Download](#)



Schlaglichter

EU wichtiger Absatzmarkt für US-Soja

Die EU ist neben China der wichtigste Abnehmer für Sojabohnen aus den USA. Die Union kündigt jedoch erste Vergeltungszölle als Antwort auf die Zollpolitik der USA an. Das dürfte den Absatz von US-Sojabohnen negativ beeinflussen.

Die USA sind hinter Brasilien weltweit der zweitwichtigste Anbieter von Sojabohnen. Bei einer nationalen Erzeugung von knapp 119 Mio. t werden in der Saison 2024/25 voraussichtlich rund 50 Mio. t US-Sojabohnen über die Weltmeere verschifft. Hauptabnehmer ist dabei China, aber auch die Europäische Union nimmt einen beachtlichen Teil ab und rangiert auf Platz 2 der wichtigsten Absatzmärkte für die Vereinigten Staaten. Im zurückliegenden

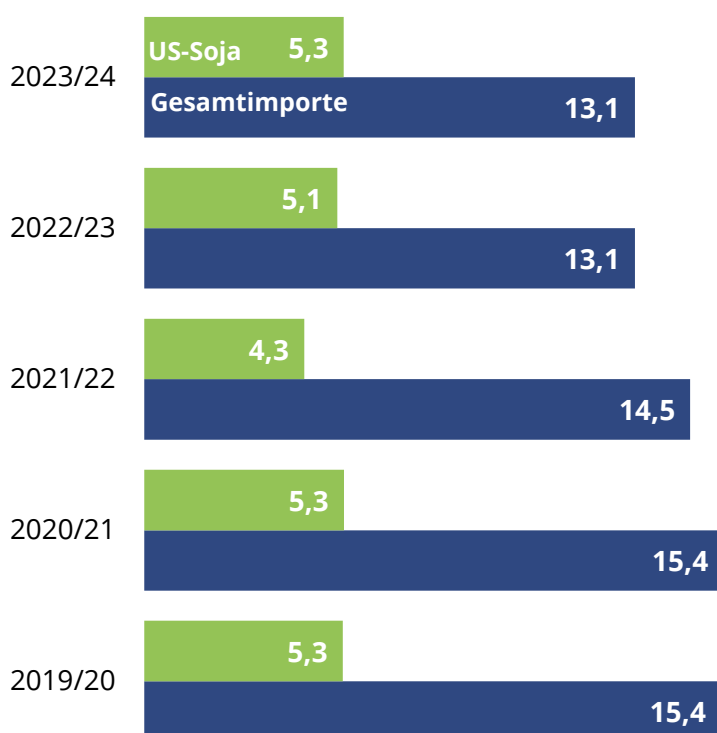
Wirtschaftsjahr bezog die Union nach Angaben der EU-Kommission insgesamt 13,1 Mio. t Sojabohnen aus dem Ausland. Davon kamen rund 5,9 Mio. t aus Brasilien, 5,3 Mio. t wurden aus den USA eingeführt, die damit einen Anteil von knapp 41 % an den Gesamteinfuhren verzeichnen konnten.

Ein anderes Bild zeigt sich bislang in der laufenden Saison. So bezog die EU bis zum 16.03.2025 rund 9,6 Mio. t Soja aus dem Ausland. Mit 5,1 Mio. t stammte der größte Teil davon (gut 53 %) aus den Vereinigten Staaten. Nach Angaben des Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) ist dabei jedoch zu beachten, dass die brasilianische Ernte erst im Februar/März 2025 stattfand. In den kommenden Monaten dürfte daher vorrangig Soja

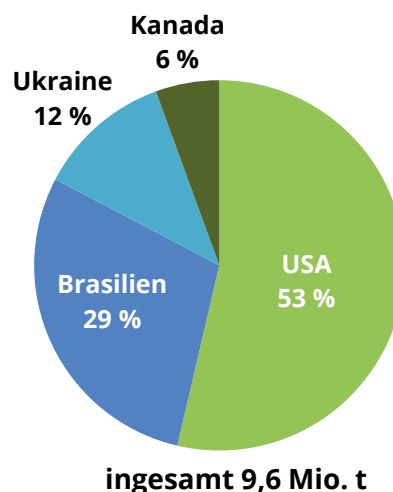
der Ernte 2025 aus Südamerika bezogen werden.

Hinzu kommt die Ankündigung der EU-Kommission, US-Agrarprodukte, darunter auch Sojabohnen, als Reaktion auf die von den USA eingeführten Sonderzölle auf Stahl- und Aluminiumimporte mit Strafzöllen von 25 % belegen zu wollen. Diese könnten Mitte April in Kraft treten. Bei dem global üppigen Angebot dürften EU-Importeure zur Bedarfsdeckung daher insbesondere auf Bohnen aus Südamerika ausweichen. Auch die Ukraine dürfte als Lieferant weiter in den Fokus rücken. Verlierer wären in diesem Fall die US-Sojaerzeuger, denen ein wichtiger Absatzmarkt verloren ginge.

Sojaimporte der EU-27 insgesamt und aus den USA, in Mio. t



EU-Sojaimporte 01.07.2024-16.03.2025
nach Herkunftsländern



Quelle: EU-Kommission

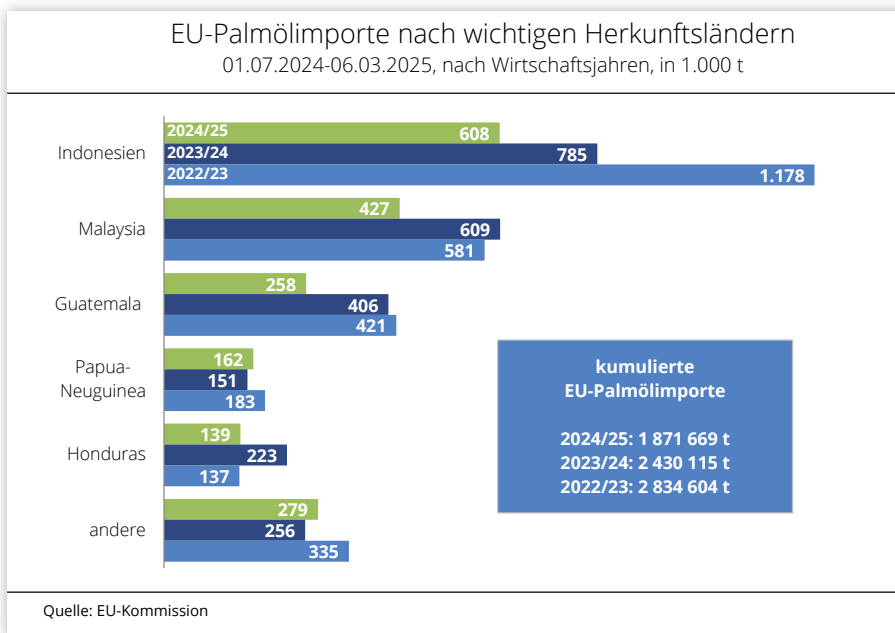
Schlaglichter

EU importiert deutlich weniger Palmöl

Die EU importierte zwischen Juli 2024 und Anfang März 2025 deutlich weniger Palmöl als im Vorjahreszeitraum, was den insgesamt rückläufigen innergemeinschaftlichen Verbrauch widerspiegelt..

Nach jüngsten Angaben der EU-Kommission erhielt die Union vom 1. Juli 2024 bis zum 6. März 2025 insgesamt knapp 1,9 Mio. t Palmöl aus dem Ausland und damit deutlich weniger verglichen mit den 2,4 Mio. t im Vorjahreszeitraum. Zwischen Juli 2022 und März 2023 hatten die Importe der EU 27 sogar noch einen Umfang von rund 2,8 Mio. t des tropischen Öls.

An der Spitze der wichtigsten Herkunftsländer bleibt mit 608.100 t weiterhin Indonesien, das allerdings von Juli bis Anfang März 23 % weniger lieferte als im Vorjahreszeitraum. Auch Malaysia, auf Platz 2 der wichtigsten Anbieter, steuerte mit 426.800 t rund 30 % weniger bei. Mit einem Minus von 37 % fällt der Rückgang der Lieferungen aus Guatemala nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) noch



deutlicher aus. Einzig Papua-Neuguinea konnte die Liefermengen im genannten Zeitraum marginal steigern.

Als Grund für den Rückgang der Palmölimporte führt die UFOP das in der EU in der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) bis 2030 verankerte Auslaufen der Anrechnung von Biokraftstoffen aus Palmöl an. Zudem steige das Biodieselangebot in Deutschland und damit in

der EU infolge der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus bestimmten Abfallölen auf die THG-Minderungsverpflichtung, betont der Verband. Virtuelle und aus dem Vorjahr anrechenbare THG-Quoten drängen physische Mengen aus Deutschland in den EU-Markt. Dies sei auch abzulesen an dem auf 1,62 Mio. t gestiegenen Exportüberschuss von Biodiesel aus Deutschland (2023: 1,27 Mio. t).

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

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Oel- 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 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.