

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

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

**KRAFTSTOFFE.....3**  
 Großhandelspreise  
 Tankstellenpreise  
 Verwendungsstatistik

**SCHLAGLICHTER ..... 4ff.**

## Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	500,32	502,43	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	535,00	538,00	↘
Rapsöl	1.095,00	1.095,00	→
Rapsschrot	269,00	271,00	↘
Rapspresskuchen*	324,00	324,00	→
Paris Rapskurs	531,50	529,25	↗
<b>Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., excl. MwSt.</b>			
Biodiesel	169,61	169,82	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	166,40	166,90	↘
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	68,62	72,25	↘

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Vorkontrakte für Raps der Ernte 2025 preisfest
- Handelsaktivität kann sich regional etwas beleben, das betrifft sowohl Restmengen der Ernte 2024 als auch Partien der Ernte 2025
- US-Sojakurse unter Druck, Voranschreiten der brasilianischen Ernte belastet

### Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise im Monatsverlauf fester
- Sojaschrot kann das Preisniveau im Februar nicht halten

### Pflanzenöle

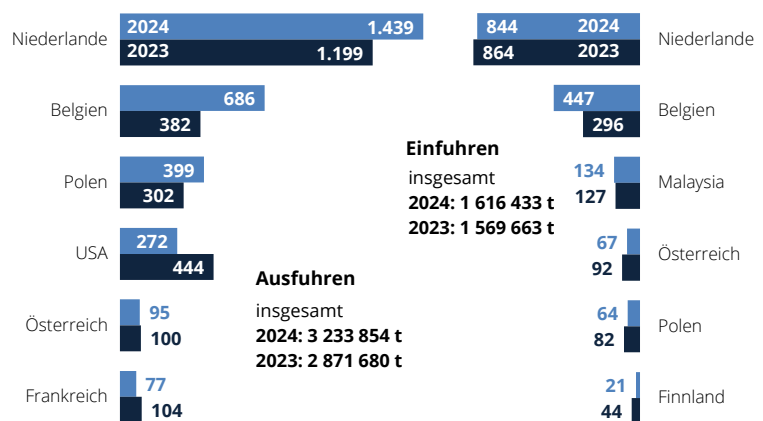
- Nachfrage nach Rapsöl zuletzt etwas belebter
- Palmöl auf Berg- und Talfahrt, malaysische Vorräte dürften 2-Jahrestief erreichen

### Kraftstoffe

- Biodiesel zeigt wenig Preisbewegung, Markt unverändert ruhig
- Rohölnotierung rutscht auf 2-Monatstief

## Grafik der Woche

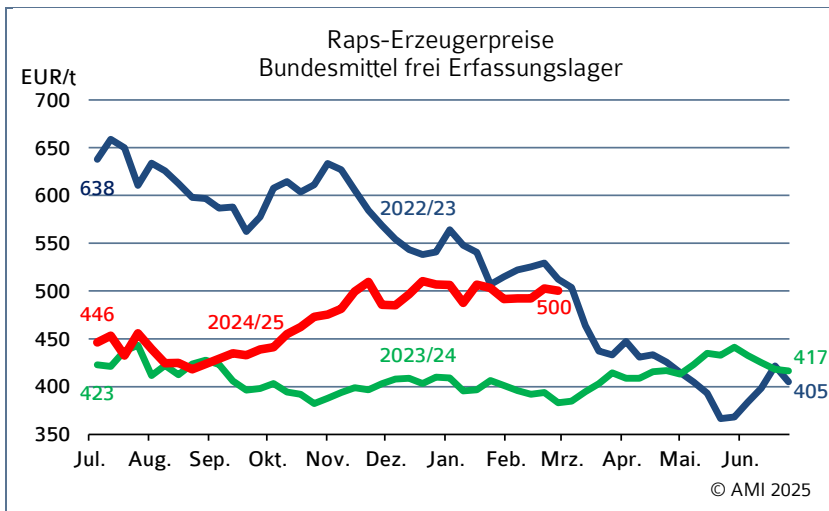
Deutschland: Empfangs- und Herkunftsländer von Biodiesel in 1.000 t



Quelle: Destatis

Anmerkung: ohne HVO

# Marktpreise



## Raps

Die Erzeugerpreise für Raps der Ernte 2024 konnten sich etwas befestigen, deutlicher fiel das Plus jedoch für Partien der kommenden Ernte aus. Es dürfte sich kaum noch alterntige Ware in Erzeugerhand befinden. Dabei werden Preisspitzen zur Vermarktung genutzt. Auch Vorkontrakte der Ernte 2025 werden in die Bücher geschrieben. Auf den Feldern sind die Düngemaßnahmen indes mit den mildereren Temperaturen in vollem Gange. Bislang wird der Zustand der Bestände als gut bewertet.

## Rapsöl

Rapsöl bewegt sich etwas aufwärts, wird aber dennoch das günstigste Öl am Markt. Angesichts dessen konnte sich der Handel am heimischen Markt zum Monatsende wiederbeleben. So signalisierte insbesondere der Lebensmittel-einzelhandel Kaufinteresse. Das betrifft sowohl vordere als auch hintere Lieferpositionen, wobei prompte Ware nur noch zur Deckung kleinerer Versorgungslücken geordert wurde.

## Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller konnten das Vormonatsniveau nicht ganz halten. So werden zuletzt 324 EUR/t für prompte Partien aufgerufen und damit 2 EUR/t weniger als noch vier Wochen zuvor. Der Handel verlief weiterhin ruhig. Kontrakte wurden nur sehr verhalten abgeschlossen, da es am Markt häufig an Liquidität mangelte. Neben der Tatsache, dass sich viele Akteure bereits mittelfristig eingedeckt hatten, lähmte auch die Unsicherheit über die Entwicklungen am Weltmarkt den Handel.

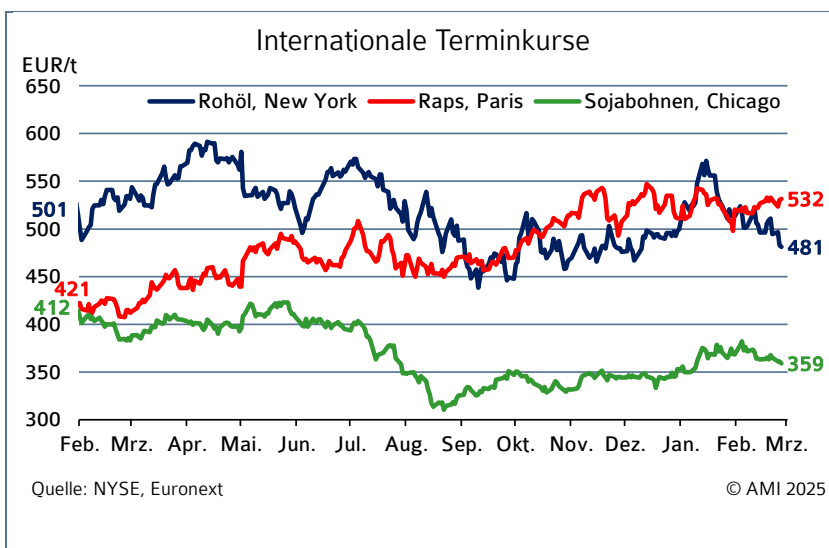
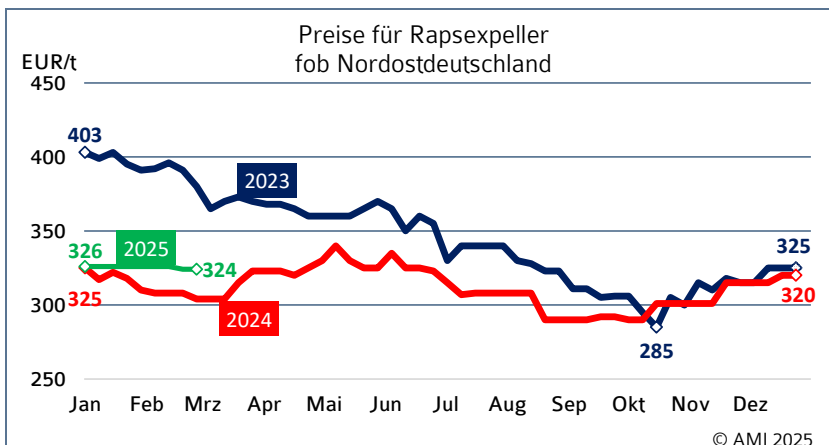
## Großhandelspreise

Auch im Februar stand der Biodieselmärkte still. Produzenten hoffen auf eine Nachfragebelebung nach physischer Beimischung. Dem steht jedoch der THG-Quotenüberhang entgegen. Eine Erholung der THG-Quotenpreise auf ein Niveau, das die Beimischung interessant macht, ist aktuell nicht zu erwarten. Die Nachfrage zur physischen Beimischung belebt sich nicht. Die Erwartungen richten sich an die Politik im Wege der Erhöhung der THG-Quotenverpflichtung im Rahmen der nationalen Umsetzung der RED III den physischen Bedarf anzureizen. Die Überhänge an THG-Quoten aus der Doppelanrechnung dämpfen zusätzlich die Nachfrage. Der Export ist für die deutschen Biodieselhersteller die alternative zur Auslastung der Anlagen. Immerhin signalisierten vereinzelt Biodieselproduzenten zum Monatsstart etwas Nachfrage nach Rapsöl. Nennenswerte Umsätze wurden dabei jedoch nicht in die Bücher geschrieben.

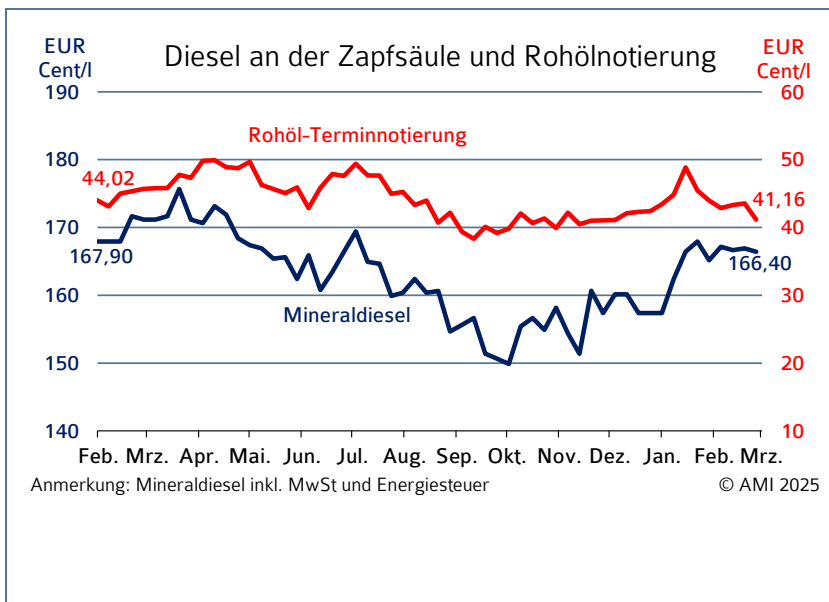
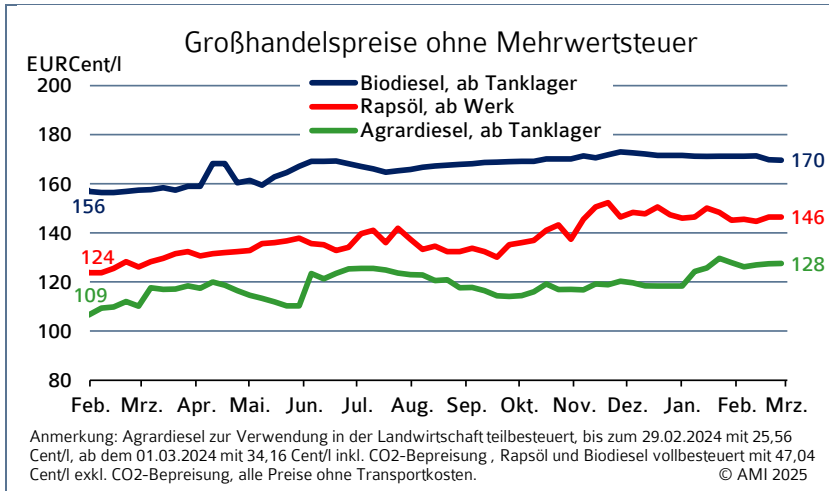
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl  
in EUR/t am 26.02.2025, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2024 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	535	269	1 095	.
Vorwoche	538	271	1 095	1.532

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



## Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen rutschten Ende Februar ab. Dabei belasteten zuletzt insbesondere schwache Konjunkturdaten aus den USA und Deutschland. Gleichzeitig steigt der Druck auf die Preise durch die Aussicht auf eine höhere Ölproduktion in mehreren Ländern. So könnte eine mögliche Lockerung der US-Sanktionen gegenüber Russland das Angebot aus dem Land erhöhen, heißt es. Zwischenzeitlich für Aufwind sorgte ein ukrainischer Drohnenangriff auf eine russische Pipeline sowie eine mögliche weitere Verlängerung der bestehenden Förderkürzung des Ölverbands Opec+.

## 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 Dieselmotoren 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 Tiefststand von 3,9 %.

## Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024

in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	kumuliert 2024	2023
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
Dieselmotoren	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
Ottomotoren	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 %.

# Schlaglichter

## Biodieselbeimischung erreicht Tiefststand

**UFOP: Betrug durch Abschaffung der Doppelanrechnung die Grundlage entziehen; Bestätigung der Vor-Ort-Kontrolle muss zwingende Voraussetzung für Marktzugang werden.**

Im November 2024 erreichte die Beimischung von Biodiesel zu Dieselmotorkraftstoff mit 3,9 % einen historischen Tiefststand seit Einführung der Beimischungsverpflichtung im Jahr 2009 (5,25 % kal.). Laut der kürzlich veröffentlichten vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) veröffentlichten Statistik (siehe Tabelle "Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024" auf Seite 3) betrug die physisch beigemischte Menge nur 106.900 t. Der Gesamtverbrauch an Biodiesel und HVO sank erstmals im Zeitraum Januar bis November unter 2 Mio. t.

Im Quotenjahr 2024 wurde der Höchststand der Beimischung im März mit 8,5 % erreicht. Da die Dieselmotorkraftstoff-Norm EN 590 den Biodiesel-Anteil auf maximal 7 Vol. % (B7) begrenzt, ist der darüberhinausgehende Anteil hydriertes Pflanzenöl (HVO), das zusätzlich bis zu 26 % zu B7 beigemischt werden kann. 3,9 % Beimischung im November entsprechen daher 106.900 t Biodiesel, die physisch beigemischt wurden, im Vergleich zu 204.400 t im März. Auch für Dezember erwartet die UFOP eine geringere Beimischung.

Die UFOP sieht sich in ihrer Schätzung bestätigt, dass der Gesamtverbrauch von Biodiesel und HVO im Jahr 2024 auf etwa 2,20 Mio. t (Vj. 2,62 Mio. t) sinkt – trotz Anstieg der THG-Quoten-

minderungsverpflichtung von 8,0 auf 9,35 %. Die Förderunion stellt einmal mehr fest, dass dies eine Folge der Doppelanrechnung von Biodiesel bzw. HVO aus bestimmten Abfallkategorien auf die Quotenverpflichtung und des bestehenden Überhangs an THG-Quoten ist. Die Doppelanrechnung müsse daher zwingend abgeschafft werden. Eine Gelegenheit dazu biete sich im Zuge des im Frühjahr 2025 von der neuen Bundesregierung vorzulegenden Entwurf zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, mit dem die geänderte Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED III) in nationales Recht umgesetzt werden soll. Dem imageschädigenden Betrug müsse die Grundlage entzogen und verschärfte Anforderungen an die Warenbegleitkontrolle müssten eingeführt werden, fordert die UFOP.

Die UFOP begrüßt den Ansatz des Bundesumweltministeriums, den Marktzugang an eine Bestätigung der Erlaubnis der Vor-Ort-Kontrolle zu binden. Diese Regelung müsse mit Blick auf die in Vorbereitung befindliche EU-Unionsdatenbank (UDB) europaweit eingeführt werden. Die gesamte Warenkette – vom Erzeuger bis zum Biokraftstoffhersteller – muss sich in der UDB registrieren. Die Zertifizierungsanforderungen für das jährliche Audit bzw. für die Vor-Ort-Kontrolle müssen dazu erweitert werden; Deskaudits sind auszuschließen. Die erweiterten Anforderungen seien Grundlage für amtliche Nachkontrollen. Zu betonen sei, dass zusätzliche Zertifizierungskosten beim Hersteller anfallen, die Überprüfungsaudits

können entsprechend der Risikoabwägung oder im konkreten Verdachtsfall, veranlasst durch die EU-Kommission, durch die zuständigen Stellen der Mitgliedsstaaten in der EU bzw. in Drittstaaten durchgeführt werden.

Die UFOP begründet die beschriebene Verschärfung auch mit sorgenvollem Blick auf die sich möglicherweise ändernde Zoll- und Förderpolitik der USA bei Biokraftstoffen. Diese könnten Angebotsdruck in der EU für gebrauchte Speiseöle und -fette deutlich erhöhen. Marktbeobachter sehen die internationale Biokraftstoffindustrie vor neuen kritischen Herausforderungen, da die US-Regierung die angekündigten Zölle von 25 % auf Nicht-Energie-Importe aus Kanada und Mexiko sowie von 10 % auf kanadische Energieimporte und zusätzliche 10 % auf chinesische Waren eingeführt hat. Diese Störungen des Handels könnten auch zur Umleitung von UCO-Exporten von den USA in Richtung EU führen; sie müssten daher entsprechend beobachtet werden. Handlungsbedarf sieht die UFOP zugleich für die Verfolgung bzw. Rückverfolgung und Prüfung von UCO-Warenströmen in Europa. Die Frage einer möglichen Umdeklaration und Rohstoffprüfung bei den Biokraftstoffherstellern seien bisher zwischen der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten nicht geklärt. Auch diese Nachweislücken müssten geschlossen werden. Auch deshalb sei die Bestätigung der Vor-Ort-Kontrolle eine wichtige zusätzliche Maßnahme, begründet die UFOP ihre Forderung.

# Schlaglichter

## Biodieselausfuhren erreichen Höchstwert – UFOP: THG-Effizienzwettbewerb treibt Export von RME

Die Exporte von Biodiesel aus Deutschland sind 2024 im dritten Jahr in Folge gestiegen und lagen um ca. 1,61 Mio. t über den Importen. Die Ausfuhren erreichten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mit rund 3,2 Mio. t einen neuen Höchstwert. Die Niederlande bleiben mit dem Standort Rotterdam als Drehscheibe für den internationalen Biokraftstoffhandel der mit Abstand wichtigste deutsche Handelspartner für Biodiesel. Die Liefermengen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 20% auf gut 1,4 Mio. t.

Der Export nach Belgien verzeichnete eine Zunahme um 80% auf 638.300t und rangiert damit auf Platz 2 der wichtigsten Abnehmer für deutschen Biodiesel. Dagegen reduzierte sich die Exportmenge in die Vereinigten Staaten um 40% auf 271.900t. Nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) importierte Deutschland 1,6 Mio. t Biodiesel, das sind rund 3% weniger als

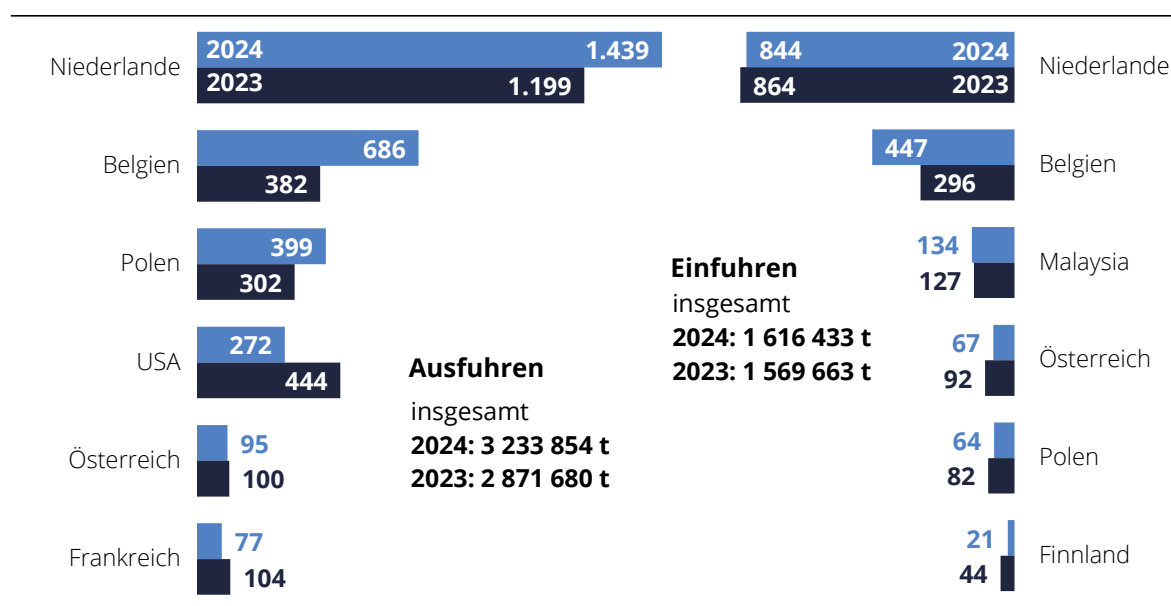
2023. Die größten Mengen kamen aus den Niederlanden, Belgien, Malaysia und Österreich. Besonders auffällig ist der Anstieg der Importe aus Belgien um etwa 51% bzw. ca. 151.000t. auf rund 447.400t. Aus Malaysia kamen knapp 6% mehr. Die unter Betrugsverdacht stehenden Importe aus China wurden offensichtlich auch 2024 überwiegend über Rotterdam importiert. China selbst lieferte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lediglich 4.000t direkt nach Deutschland.

Die deutsche THG-Quotenpolitik, der hiermit verbundene THG-Effizienzwettbewerb und insbesondere die Doppelanrechnung auf Biodiesel aus bestimmten Abfallölen sind die maßgeblichen Treiber für diesen durch Verdrängung bzw. Verlagerung von Warenströmen gekennzeichneten Wettbewerb, so die Einschätzung der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP). Mit Blick auf den Fahrzeugtank

des Verbrauchers laute die kurze Formel: RME raus – UCOME rein. Das physische Limit für die Austauschbarkeit gebe die Norm für Diesel (B7) vor, ab maximal 7 Volumenprozent müsse HVO beigemischt werden. Bei steigenden THG-Minderungsverpflichtungen und tendenziell weiter sinkendem Dieserverbrauch sei HVO derzeit die einzige Alternative im Dieselmärkte, stellt die UFOP fest.

Mit 1,61 Mio. t RME exportierte Deutschland im vergangenen Jahr erneut ein beachtliches THG-Minderungspotenzial im Verkehrssektor, betont die UFOP mit Blick auf eine fehlende Strategie zur Erhöhung des Biodieselsverbrauchs hierzulande – trotz Verfehlen des Klimaschutzziels im Verkehrssektor. Transportunternehmen stünden zunehmend gegenüber ihren Kunden in der Pflicht, ihren Beitrag zum Klimaschutz nachzuweisen. Der Wechsel auf Biodiesel als Reinkraftstoff sei sofort umsetzbar und die zugleich kostengünstigste Option, empfiehlt die Förderunion.

Deutschland: Empfangs- und Herkunftsländer von Biodiesel  
in 1.000 t



Quelle: Destatis

Anmerkung: ohne HVO

# Schlaglichter

## UFOP begrüßt Antidumpingzölle auf Biodieselimporte aus China



Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) begrüßt den von der EU-Kommission festgelegten endgültigen Zoll auf Biodieselimporte aus China. Chinesische Unternehmen seien nicht nur mitverantwortlich für den Preisdruck im EU-Markt, sondern auch für die unter Betrugsverdacht stehenden Importe, die wiederum eine Verschärfung der Zertifizierungsanforderungen und insbesondere ein Registrierungsverfahren für Biokraftstoffhersteller erfordern.

Mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt vom 10.02.2025 hat die EU-Kommission

die Höhe der endgültigen Antidumpingzölle auf Importe von Biodiesel in Kraft gesetzt. Diese betragen – differenziert nach den betroffenen Biokraftstoffherstellern – zwischen 10% und 35,6% des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) unverzollt frei EU-Grenze und lösen die bisherigen Übergangszölle ab. In China betroffen sind etwa 50 Unternehmen.

Die UFOP begrüßt ebenfalls, dass die EU-Kommission den Antrag chinesischer Unternehmen abgelehnt hat, Hydriertes Pflanzenöl (HVO) von den Antidumpingmaßnahmen auszunehmen

und bedauert, dass Importe von Flugkraftstoffen (SAF) ausgenommen sind, die nach dem gleichen Verfahren wie HVO hergestellt werden. Die UFOP teilt die Befürchtungen der Biokraftstoffbranche, dass hierdurch ein Schlupfloch bleibt und fordert deshalb eine strenge Deklaration und den Nachweis der Eignung als Flugkraftstoff, entsprechend den vorgegebenen Kraftstoffspezifikationen bis in den Lagertank des Inverkehrbringers für die Beimischung zu fossilem Kerosin. Flugkraftstoffe zeichnen sich naturgemäß durch eine hohe Filtrierbarkeit aus.

Alle UFOP-Marktinformationen online: [www.ufop.de/marktinfo](http://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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.