

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

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

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

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

## Preistendenzen

Mittelwerte	52. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	698,00	706,00	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	745,00	720,00	↗
Rapsöl	1.625,00	1.616,00	↗
Rapsschrot	343,00	345,00	↘
Rapspresskuchen*	385,00	384,00	↗
Paris Rapskurs	754,00	751,75	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	239,23	239,23	→
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	152,46	149,76	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	75,21	73,79	↗

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise bewegen sich im Zuge fester Terminmarktnotierungen weiter nach oben
- Nennenswerte Umsätze bleiben angesichts des Preisniveaus aus, Interesse an Partien ex Ernte 22 wächst
- US-Sojaskurse im Dezember 21 angetrieben von Trockenheit in Südamerika, Richtungswechsel zum Ende des Monats

### Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot verteuert sich im Dezember um knapp 8 %, feste Rapskurse und begrenzte Transportkapazitäten treiben
- Auch Sojaschrotpreise verzeichnen Plus von 6 %, GVO-freie Ware ebenfalls teurer als im November 21

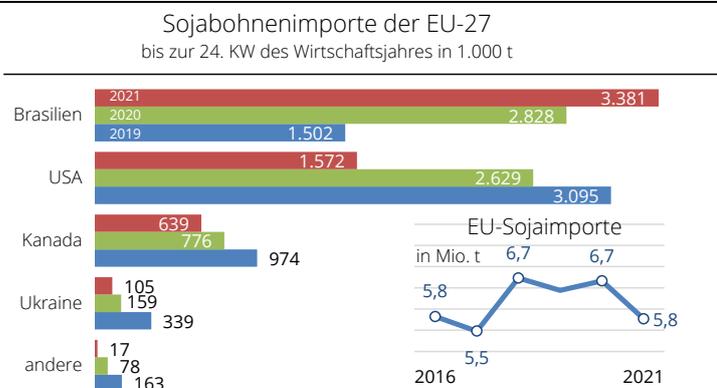
### Pflanzenöle

- Rapsölpreise erneut auf Rekordkurs, angetrieben von knappem Angebot, Kaufinteresse besteht kaum
- Palmöl auf 2-Monatstief, unzureichende Exportrate belastet

### Kraftstoffe

- Biodieselpreise bewegen sich nach unten, bleibt aber weiterhin auf hohem Niveau, Kaufinteresse konzentriert sich auf hintere Termine
- Rohölkurse stabilisieren sich nach Einbruch im November, knappes globales Angebot treibt

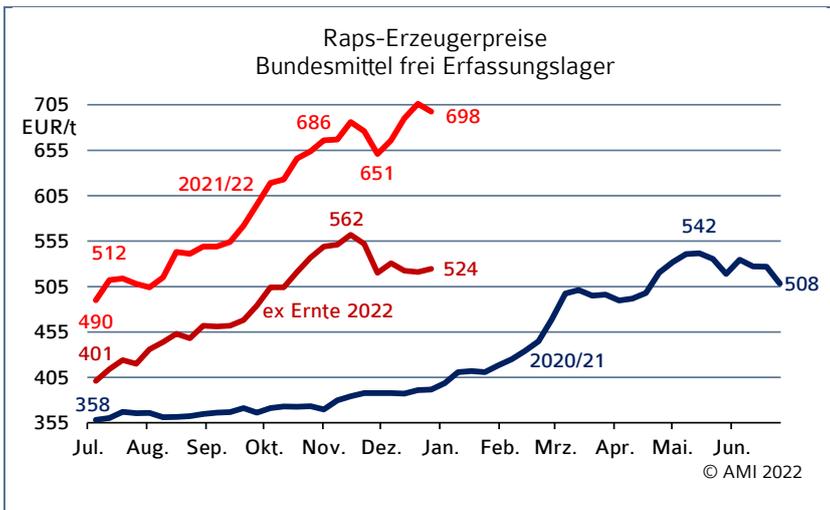
## Grafik der Woche



Anmerkung: EU-Importe im Juli/Dezember

Quelle: EU-Kommission, AMI

# Marktpreise



## Raps

Auch zum Jahresende trieben feste Terminmarktnotierungen die Preise für Rapssaat nach oben. Wo das Ganze ein Ende findet, bleibt offen, wann scheint dagegen mit der Ernte 2022 absehbar. Nennenswerte Umsätze werden in Deutschland weiterhin nicht gemeldet. Trotz Preisspitzen von über 700 EUR/t sind Verkäufer kaum am Markt vertreten, es gibt jedoch sowieso kaum noch etwas zu verkaufen. Indes wächst das Interesse an Vorkontrakten. Erzeuger halten sich jedoch zurück, sie haben ohnehin bereits einen großen Teil der Ernte 22 vertraglich gebunden.

## Rapsöl

Die Rapsölpreise erreichten mit 1.625 EUR/t Mitte Dezember ein neues Rekordniveau. Angetriebene wurden die Forderungen dabei von einem anhaltend knappen Angebot, welches sich in Aufschlägen von bis zu 100 EUR/t für Raffinate widerspiegelt. Feste Terminmarktnotierungen, welche mit 779,75 EUR/t einen neuen Höchstwert erreichten, stützten die Preise zusätzlich. Kaufinteresse besteht angesichts des hohen Preisniveaus kaum. Aufgrund des endenden Kalenderjahres kommt die Nachfrage nach prompter Ware nahezu zum Erliegen. Interesse an hinteren Terminen besteht seitens der Biodieselersteller vereinzelt, zu den aktuellen Preisen wird jedoch nicht gekauft.

## Rapsexpeller

Auch im Dezember erschweren anhaltende Logistikprobleme den Handel. Insbesondere angesichts der Feiertage mangelt es an Fahrern und Fahrzeugen. Das Kaufinteresse ist gering, Neugeschäft findet kaum statt, lediglich hintere Termine werden hier und da nachgefragt.

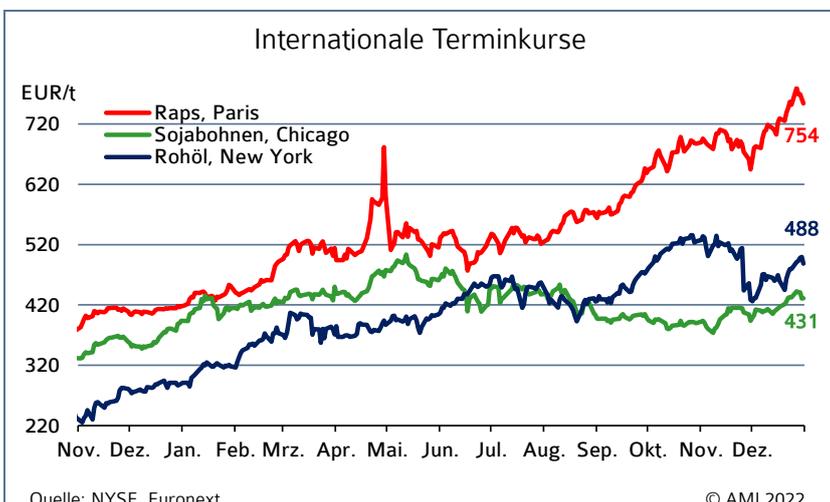
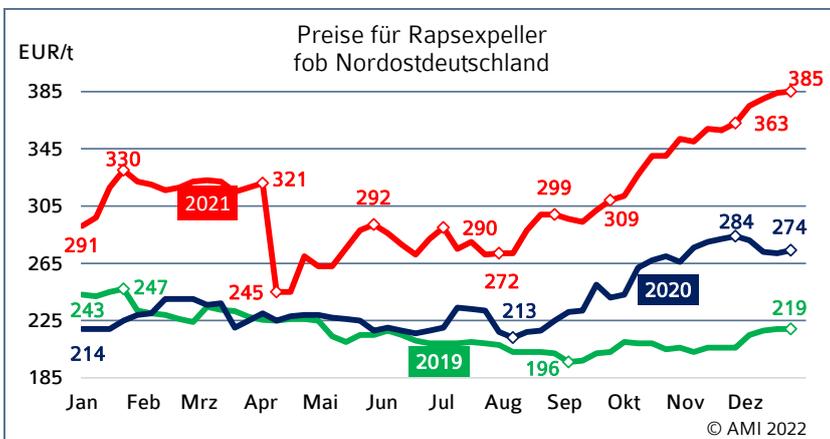
## Großhandelspreise

Die Biodieselpreise bewegten sich im Dezember unter dem Druck rückläufiger Rohölkurse nach unten und ließen damit die Höchstwerte der vorangegangenen Monate hinter sich. Indes scheint sich die Situation am hiesigen Markt etwas zu entspannen, nachdem die Produktion langsam wieder Fahrt aufnahm. Das Kaufinteresse konzentriert sich dabei auf spätere Liefertermine. Prompte Partien werden angesichts des endenden Kalenderjahres nur vereinzelt nachgefragt.

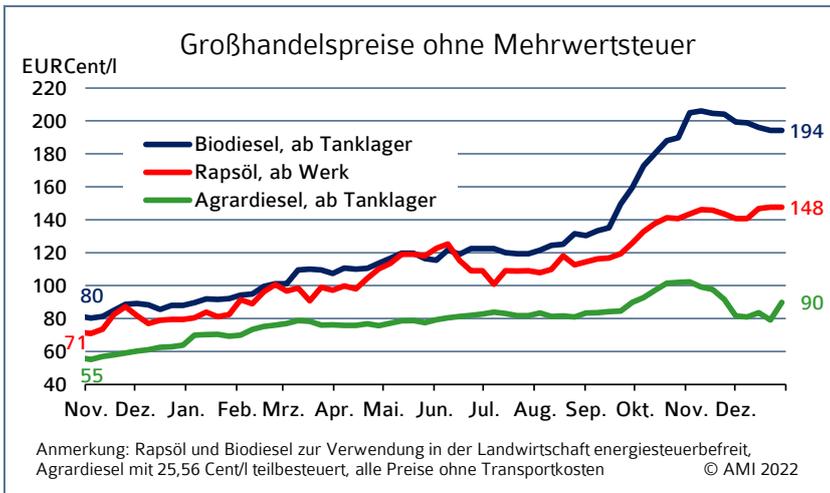
## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 22.12.2021, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2021 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	745	343	1 625	1162
Vorwoche	720	345	1 616	1140

Quelle: AMI

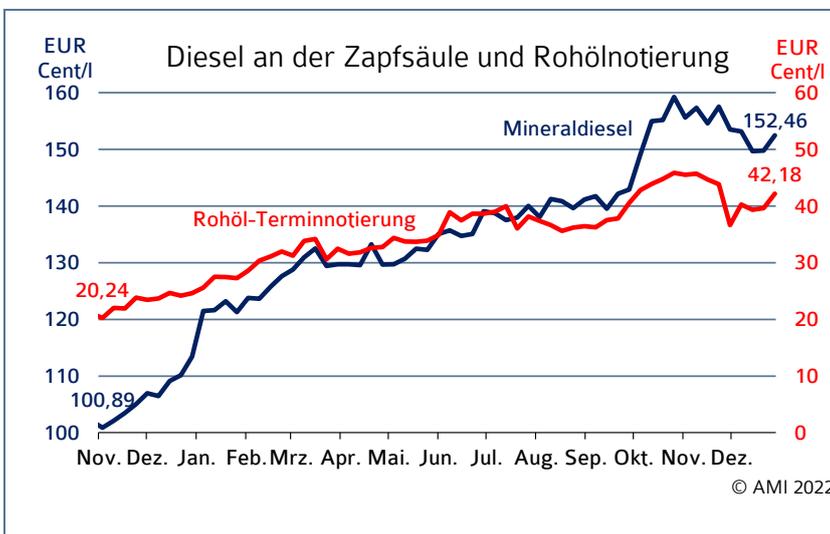


# Biodiesel, Diesel



## Tankstellenpreise

Die angekündigte Erhöhung der Fördermenge ab Februar 22 durch den Ölverbund Opec+ bedingte einen Rückgang der Rohölkurse. Demnach sollen im Februar zusätzlich 400.000 Barrel pro Tag gefördert werden. Zuletzt stabilisierten sich die Kurse jedoch. Gestützt wurden die Notierungen dabei von den US-Rohöllagerbeständen, welche in den vergangenen Wochen stärker gefallen waren als erwartet sowie einer lebhaften Nachfrage. Am Kassamarkt bleibt die Preisentwicklung etwas gedämpfter. So wurde an den Tankstellen Ende des Dezember 21 noch 152,50 Cent/l gelistet und damit 1 Cent/l weniger als noch Ende November 21.



## Verbrauch

### Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel nahm im Oktober gegenüber dem Vormonat rund 5 % auf 248.825 t ab. Gegenüber Vorjahr bedeutet das einen Rückgang von 17 %. Nachdem gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff etwas zunahm, verzeichnete die Beimischung einen deutlichen Rückgang um 0,7 auf 7,7 %. So summiert sich der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung in den ersten 10 Monaten des Jahres 2021 auf 2,1 Mio. t und liegt damit rund 0,5 Mio. t unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Damit bleibt die Beimischung im laufenden Jahr unverändert bei durchschnittlich 7,4 %.

## Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	2021	2020
<b>Biodiesel Beimischung</b>	172,2	157,7	182,5	211,3	204,7	210,0	232,4	266,7	260,5	248,8	2.153,4	2.587,0
<b>Dieselmotorkraftstoffe</b>	2.033,9	2.065,2	2.727,4	2.574,1	2.523,0	2.885,7	2.882,1	2.942,7	2.850,1	3.004,2	26.898,1	26.808,3
<b>Biodiesel + Diesel</b>	2.206,1	2.222,9	2.909,9	2.785,4	2.727,7	3.095,7	3.114,6	3.209,4	3.110,6	3.253,0	29.051,4	29.395,2
Anteil Biodiesel in %	7,8	7,1	6,3	7,6	7,5	6,8	7,5	8,3	8,4	7,7	7,4	8,8
<b>Bioethanol ETBE a)</b>	10,6	9,2	13,4	13,2	14,1	10,9	14,0	14,3	15,9	15,0	136,9	111,1
<b>Bioethanol Beimischung</b>	65,2	50,6	67,9	76,9	90,1	85,2	84,1	105,1	83,0	112,0	818,5	824,6
<b>Summe Bioethanol</b>	75,8	59,8	81,3	90,1	104,3	96,2	98,1	119,4	98,9	127,0	955,4	935,8
<b>Ottomotorkraftstoffe</b>	948,5	956,5	1.248,8	1.177,3	1.214,4	1.392,9	1.396,6	1.463,6	1.441,0	1.386,4	12.727,7	12.889,7
<b>Otto- + Bioethanolkraftstoffe</b>	1.024,3	1.016,2	1.330,0	1.267,5	1.318,7	1.489,1	1.494,7	1.583,0	1.539,9	1.513,4	13.683,1	13.825,5
Anteil Bioethanol in %	7,4	5,9	6,1	7,1	7,9	6,5	6,6	7,5	6,4	8,4	7,0	6,8

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol gewann im Oktober mit 126.961 t ganze 28 % gegenüber Vormonat. Nachdem die Beimischungsmenge im Vormonat noch deutlich zurückging, verzeichnet sie nun ein Plus von über einem Drittel. Demgegenüber werden 5,6 % weniger ETBE verwendet als noch im September 21. Der Beimischungsanteil wächst auf 8,4 % und erreicht damit einen neuen Höchstwert. Im Vorjahresmonat wurde mit 6,8 % noch deutlich weniger beigemischt. Der Verbrauch von Bioethanol von Januar 21 bis Oktober 21 summiert sich somit auf 955.407 t und übersteigt damit das Vorjahresvolumen von Januar 20 bis Oktober 20 um knapp 2 %. Im gleichen Zeitraum reduzierte sich der Einsatz von Ottomotorkraftstoff um 1,3 %, so dass der Beimischungsanteil mit rund 7 % sogar über die vorjährigen 6,8 % stieg.

# Schlaglichter

Kraftstoffe der Zukunft 2022 am 24. bis 28. Januar: Jetzt anmelden!

## DIGITALER KONGRESS

### 19. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität

24.–28. Januar 2022

#### Themen, u. a.:

- Innovative Mobilitätskonzepte für Stadt und Land
- Klimaschutz im Verkehr
- Biodiesel und Bioethanol
- E-Fuels und Biomethan
- EU-Politik und nationale Gesetzgebungen
- Biokraftstoffe im Schiffs- und Luftverkehr

#### PROGRAMM UND ANMELDUNG

www.kraftstoffe-der-zukunft.com



### 19. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität Impulsgeber für die Energiewende im Verkehr

Die Klimakrise und die deutlich gestiegenen Energiepreise in allen Mobilitätsbereichen zeigen, dass die Bioenergie und alle weiteren erneuerbaren Energien wichtige Themen für die kommenden Jahre sein werden. Mit Blick auf Russland geht es nicht mehr allein um den Klimaschutz, sondern auch um mehr Unabhängigkeit auf Basis des Ausbaus und der Potenzialhebung von erneuerbaren Energiequellen und -trägern. Die Physik macht

den Unterschied, deshalb bedarf es einer Optimierung der leitungsabhängigen und unabhängigen Kombination der Erfüllungsoptionen für die dringend notwendige von den Zielvorgaben der EU angetriebene Energiewende.

Das ist das Kernthema des 19. Internationalen Fachkongresses für Erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2022“, der vom 24. bis 28. Januar 2022 im digitalen Format stattfindet. Im Jahr 2030 soll der Verkehrssektor laut der letzten Bundesregierung rund 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als im Jahr 2020 ausstoßen. Das kann nicht allein durch Elektromobilität erreicht werden und somit müssen alternative und klimaschonende Kraftstoffe in allen Bereichen eingesetzt werden. Biodiesel, Bioethanol und Biomethan stehen hoch im Kurs. Neue Chancen bieten ebenso E-Fuels, die aus Wind-, Sonne- und Bioenergie hergestellt werden können.

Die Session zur Eröffnung des Fachkongresses am 24. Januar steht unter dem

Leitthema „Fit for 55“. Hier wird die Frage beantwortet, welchen Beitrag erneuerbare Kraftstoffe für die Erreichung der europäischen Klimaziele leisten können. Experten aus Wirtschaft, Politik und Verbänden rücken in der anschließenden Podiumsdiskussion die Rolle des „Green Deal“ und die der alternativen Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor der Zukunft in den Fokus. Der dritte Themenblock des Eröffnungstages widmet sich den „Auswirkungen der europäischen Klimaschutzgesetzgebung auf den Verkehrssektor“ und beleuchtet unter anderem Konsequenzen eines möglichen Emissionshandelssystems für die Wirtschaftlichkeit und den Markthochlauf der Elektromobilität und alternativer Kraftstoffe.

Das digitale Veranstaltungsformat ermöglicht den Teilnehmenden an allen Sessions des Fachkongresses teilzunehmen. Der Fachkongress wird wie gewohnt zweisprachig (Deutsch-Englisch) durchgeführt.

Infos und Anmeldung [hier](#).

#### Teilnahme am digitalen Veranstaltungsformat – Ihre Vorteile

- Flexible und ortsunabhängige Teilnahme via PC, Laptop, Tablet oder Smartphone
- Umfassendes und vielfältiges Programm mit insgesamt 15 Sessions. Diese finden 2022 nicht parallel statt, sondern nacheinander. Somit können Sie gegenüber einer Präsenzveranstaltung bei allen Sessions dabei sein.
- 60 spannende Vorträge mit ausgewählten Referenten und Moderatoren
- Simultan-Übersetzung aller Vorträge Deutsch-Englisch bzw. Englisch-Deutsch
- Austausch mit unseren Goldsponsoren in digitalen und interaktiven Kaffeepausen
- Chat-Funktion: Möglichkeit Fragen zu stellen und sich bilateral mit Moderatoren, Referenten und Teilnehmern auszutauschen

Teilnahmegebühr:	Alle Preise zzgl. der gesetzlich geltenden MwSt.
Nicht-Mitglieder	750,- EUR
Mitglieder (BBE, UFOP, VDB, BDBe und Fachverband Biogas)	370,- EUR
Vertreter aus Bund- und Länderministerien sowie Bundesbehörden und Länderdienststellen sowie Hochschulen	270,- EUR
Studierende <sup>1</sup>	70,- EUR
Presse <sup>1</sup>	kostenfrei
Bundestagsabgeordnete	kostenfrei

<sup>1</sup> siehe <https://www.kraftstoffe-der-zukunft.com/anmeldung-aktuell/anmeldung>

### 8. BBE/UFOP-Fachseminar „Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen“

**RED II** – Umsetzung, Weiterentwicklung der Zertifizierung,  
**RED III** – Synthetische Kraftstoffe vor dem Markthochlauf

09.12.2021, 9:30 Uhr bis 16:15 Uhr

BBE ufop

© zifoto/Shutterstock.com

In dem gemeinsam vom Bundesverband Bioenergie (BBE) und der UFOP am 09.12.2021 veranstalteten Seminar diskutierten Experten aus Landwirtschaft, Industrie, Verbänden, Forschung und Behörden aktuelle rechtliche Anforderungen zur Nachhaltigkeitszertifizierung, zukünftige Optionen zur Zertifizierung von Palmöl als „low-iLUC-Rohstoffe“, Technologien der Fernerkundung zur Überwachung der Flächennutzung sowie die aktuellen Marktentwicklungen bei Biodiesel und HVO und Perspektiven synthetischer Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom. Der Moderator des Seminars, Dieter Bockey, UFOP, konnte etwa 80 Teilnehmende begrüßen.



Neue Anforderungen der am Mittwoch vergangener Woche in Kraft getretenen geänderten Biokraftstoff- und Biostromnachhaltigkeitsverordnung standen im Mittelpunkt des Seminars. Die Warenkette der Biokraftstoff-, Biogas- und Holzenergiebranche muss diese ab 2022 einhalten, als Voraussetzung für die Anrechnung von Biokraftstoffen auf

die THG-Quote bzw. für die Inanspruchnahme der EEG-Vergütung. Vorgestellt wurden Ergebnisse des am 18. Dezember 2021 veröffentlichten Erfahrungs- und Evaluationsberichtes der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE). Diese betrafen insbesondere die für das Quotenjahr 2020 erforderlichen Biokraftstoffmengen, deren Rohstoffzusammensetzung, geografischen Herkunft sowie die Treibhausgas-effizienz zur Anrechnung auf die THG-Quote. Diese beträgt, wie in 2019, im Durchschnitt 83% Treibhausgasminderung im Vergleich zum fossilen Kraftstoff und bezogen auf die Gesamtbioenergie von etwa 3,45 Mio. t ca. 13 Mio. t CO<sub>2</sub>-Einsparung, was einen neuen Spitzenwert darstellt.

Einen Überblick über den aktuellen Stand, wie die Zertifizierung von Rohstoffen mit geringem Risiko für indirekte Landnutzungsänderungen erfolgen kann, gab Dr. Peter Hawighorst vom Zertifizierungssystem ISCC. Hier wurde deutlich, dass von Seiten der EU-Kommission zwar bereits erste Entwürfe vorgelegt wurden, jedoch noch Diskussionsbedarf bis zur Umsetzung besteht. Auf Unverständnis bei den Teilnehmenden stieß, analog zur Umsetzung der Biokraft- und Biostromstoffnachhaltigkeitsverordnung, auch hier der durch die EU-Kommission verursachte Zeitverzug zur Bekanntmachung der erforderlichen endgültigen

Delegierten Rechtsakte als Voraussetzung für die nationale Umsetzung.

Mohammad Abdel-Razek von der GRAS Global Risk Assessment Services GmbH ging in seinem Vortrag darauf ein, wie effizient und sicher mittels Fernerkundung die Einhaltung der RED II-Nachhaltigkeitskriterien zur Landnutzung kontrolliert werden können. Von der eFuel Alliance präsentierte Dr. Tobias Block wie die unterschiedlichen Vorschläge des „Fit-for-55“-Pakets der EU-Kommission auf den Verkehrssektor wirken. Abschließend stellte Dr. Monika Herrmann vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Roadmap reFuels für Baden-Württemberg vor, mit deren Hilfe im Verkehr Treibhausgas-einsparungen von 40% bis 2030 realisiert werden können, um das Land insgesamt bis 2040 klimaneutral zu bekommen.

Die Veranstalter erinnerten zum Schluss des Seminars an die Möglichkeit die Diskussion dieser und weiterer Themen anlässlich des im Januar 2022 stattfindenden 19. Internationalen Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ mit Experten aus aller Welt fortsetzen zu können.

Weitere Informationen zum Seminar stehen unter [www.fachseminar-nachhaltigkeit.de](http://www.fachseminar-nachhaltigkeit.de) zur Verfügung.

# Schlaglichter

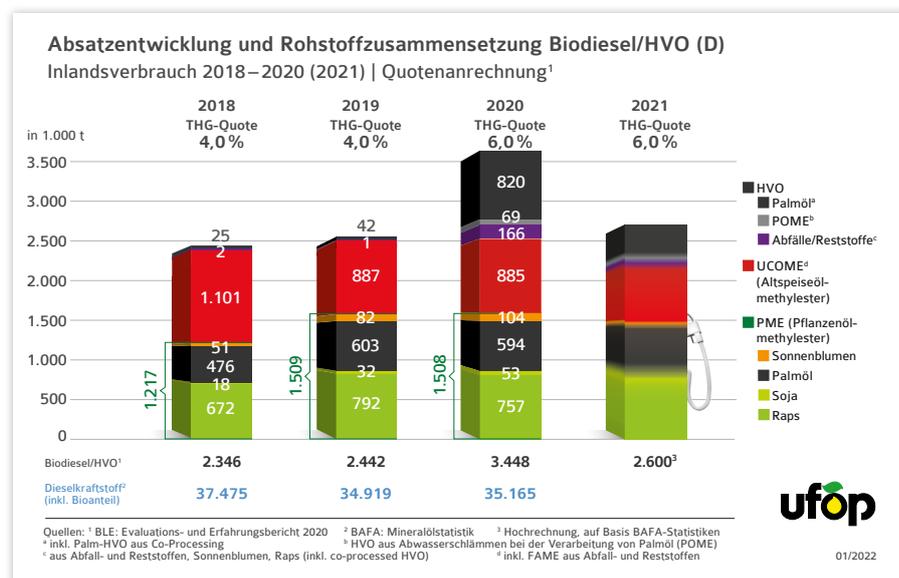
## Bioanteil in Dieselkraftstoff 2020 auf Rekordniveau

### Technologieoffenheit Voraussetzung zur Erfüllung der steigenden Quotenverpflichtungen

Die im Quotenjahr 2020 dem Dieselkraftstoff beigemischte Biokraftstoffmenge lag mit etwa 3,45 Mio. t um ca. 1 Mio. t über dem bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2019. Für die UFOP unterstreicht dieses Ergebnis, dass die zum 1. Januar 2022 auf 7% angehobene und bis 2030 auf 25% ansteigende Treibhausgas(THG)-Minderungsverpflichtung erfüllbar ist.

Voraussetzung für die Erfüllung der mit Blick auf das Jahr 2030 insbesondere für den Verkehrssektor herausfordernden THG-Reduktionsverpflichtungen gemäß Klimaschutzgesetz ist und bleibt jedoch ein für alle Erfüllungsoptionen technologieoffener Ansatz in der Herstellung und Anwendung von Biokraftstoffen sowie synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbarem Strom.

Der Sektor der E-Mobilität wird die Klimawende und die Ziele angesichts des nach wie vor unzureichenden Ausbaus der Produktionskapazitäten für erneuerbaren Strom nicht stemmen können. Die UFOP appelliert daher an die neue Bundesregierung, den Schulterchluss aller Optionen voranzutreiben im Sinne einer evolutionären Entwicklung, statt eine einseitige Privilegierung vorzunehmen. Deutschland habe mit der Einführung der THG-Quotenverpflichtung vor dem Hintergrund der sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und strategischen Ansätze in den EU-Mitgliedstaaten eine Blaupause für die Erfüllung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor geschaffen. Die Ziele könnten nun auf wettbewerblicher Basis erfüllt werden, betont die UFOP die grundsätzliche Bedeutung der nationalen Regelung. Es sei daher bedauerlich, dass



die EU-Kommission sich nach wie vor weigere eine Anrechnung von Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen auf die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte zu ermöglichen. Mit einem Anteil von mehr als 1 Mio. t im Quotenjahr 2020 übernehme der paraffinische Kraftstoff HVO eine Vorreiterfunktion. Die UFOP mahnt, dass die Politik die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen der Physik bei unterschiedlichen Leistungsbedarfen und insbesondere das Problem einer großen Zahl von Bestandsfahrzeugen anerkennen müsse.

Biokraftstoffe aus vielfältigen Rohstoffen werden in den nächsten Jahren nach wie vor die führende Rolle beim Ersatz fossiler Kraftstoffe übernehmen müssen. In Deutschland wurden im Quotenjahr 2020 etwa 10% des Dieserverbrauchs durch Biokraftstoffe ersetzt; damit wurden ca. 13 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äqu. eingespart. Der von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Mitte Dezember 2021 veröffentlichte Erfahrungs- und Evaluationsbericht 2020 unterstreiche einmal mehr, dass die Anforderungen des EU-Rechts an den Nachweis der Rohstoffherkunft, der Anbauflächen und der erforderlichen THG-Minderung – also der

Nachhaltigkeit – vorbildlich seien und auch für andere kritisch diskutierte Rohstoffströme mit den betroffenen Wirtschaftsunternehmen implementiert werden können. Aus Sicht der UFOP sind die hiermit einhergehende Transparenz und der dokumentierte Nachweis der Nachhaltigkeit zugleich Voraussetzung für die Akzeptanz in der Politik und in der Öffentlichkeit.

Für das Jahr 2021 erwartet die UFOP einen Biodiesel- bzw. HVO-Absatz im Umfang von ca. 2,6 Mio. t. Ursache für den geringeren Bedarf ist die wieder gegebene Möglichkeit, die Quotenverpflichtung auch mit dem Handel bzw. der Übertragung von Quoten erfüllen zu können. Insofern erwartet die UFOP, dass nicht ausgeschöpfte Quotenmengen aus dem Jahr 2019 noch in das Jahr 2021 übertragen werden. Mit Interesse verfolgt die UFOP den mit der Förderung der E-Mobilität ausgelösten Handel mit Treibhausgasquoten. Hier hat sich sehr schnell ein dynamischer Unternehmenszweig entwickelt, beispielsweise für Betreiber von Ladesäulen.

# Schlaglichter

## VDB: Wir appellieren an die deutschen und europäischen Landwirte: Baut mehr Raps an – wir brauchen ihn!

Biokraftstoffe haben 2020 im Schnitt 83 Prozent weniger Treibhausgase ausgestoßen als fossile Kraftstoffe. Damit konnten die Produzenten von Biodiesel, Bioethanol und Biomethan das hohe Einsparniveau des Jahres 2019 halten. Das geht aus dem heute veröffentlichten „Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2020“ der Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft (BLE) hervor. „Bei deutlich gestiegenen Mengen, die von der Mineralölindustrie zur Erreichung ihrer Klimavorgaben eingesetzt wurden, haben nachhaltige Biokraftstoffe ihre exzellente Treibhausgasbilanz der vergangenen Jahre bestätigt. Auch zukünftig werden Biodiesel, Bioethanol und Biomethan dringend benötigt, um die Emissionen im Straßenverkehr zu senken und die Klimaziele zu erreichen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim (VDB. Laut BLE-Bericht ist der Absatz von Biokraftstoffen 2020 in Deutschland um 36 Prozent gestiegen, damit haben sie insgesamt eine Rekordeinsparung von rund 13,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> erreicht.

Die Mineralölindustrie ist durch die Treibhausgasemissionsminderungsquote (THG-Quote) gesetzlich verpflichtet, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe im Vergleich zu 2010 zu senken, im Jahr 2020 um 6 Prozent. Dazu verwendet sie bisher fast ausschließlich Biokraftstoffe. Laut BLE-Bericht für das Jahr 2020 nutzten die Mineralölunternehmen zur Quotenerfüllung zu 53 Prozent Biodiesel, zu 26 Prozent HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) und zu 18 Prozent Bioethanol. Dabei müssen alle Biokraftstoffe nachhaltig produziert werden. Das bedeutet, dass sie eine Treibhausgasemissionsminderung von mindestens 50 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen bringen müssen. Zudem dürfen für



die Rohstoffherstellung keine schützenswerten Flächen wie Regenwälder oder Torfmoore genutzt werden. Auditoren prüfen weltweit, ob diese Vorgaben eingehalten werden. „Biokraftstoffe erreichen heutzutage teilweise Treibhausgasemissionen von über 90 Prozent. Durch die Nachhaltigkeitsvorgaben haben sie einen wichtigen Einfluss auf die landwirtschaftliche Praxis weltweit“, sagte Baumann. „Die Biokraftstoffproduktion gewährleistet auch eine hochwertige Nutzung von Abfällen und Reststoffen.“

Abfall- und Reststoffe (37 Prozent) sowie Raps (32 Prozent) waren 2020 die wichtigsten Rohstoffe, aus denen der Biodiesel hergestellt war, den die Mineralölindustrie auf die THG-Quote anmeldete. Unabhängig von der Anrechnung auf die THG-Quote spielt Palmöl für die Herstellung von Biodiesel in Deutschland eine untergeordnete Rolle: Nach Schätzungen des VDB hatte Palm im Jahr 2020 lediglich einen Anteil von 1,5 Prozent. Laut BLE-Bericht hatte Palmöl als Rohstoff jedoch mit 34 Prozent eine hervorgehobene Bedeutung

für die THG-Quote. „Wir gehen davon aus, dass kaum Biodiesel, aber der Großteil des von den Mineralölunternehmen angemeldeten HVO aus Palmöl hergestellt wird“, sagte Baumann. Auch Palmöl wird nachhaltig produziert. Allerdings spielt es in Deutschland bald keine Rolle für Biokraftstoffe mehr, denn es wird ab 2023 als Rohstoff für die Biokraftstoffproduktion ausgeschlossen. Ähnliche Verbote haben auch andere EU-Mitgliedstaaten eingeführt. Damit gelten die strengen Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nicht mehr in den Herkunftsländern des Palmöls. Die Europäische Union verliert damit jeglichen Einfluss auf die landwirtschaftlichen Anbaubedingungen in Ländern, in denen besonders viel Regenwaldrodung stattfindet.

Die Biodieselproduzenten werden zukünftig vermehrt auf Rapsöl und andere Pflanzenöle sowie Abfälle und Reststoffe zurückgreifen. **„Wir appellieren an die deutschen und europäischen Landwirte: Baut mehr Raps an – wir brauchen ihn!“**

# Schlaglichter

BLE: 13,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent 2020 durch Biokraftstoffe eingespart

**Im Quotenjahr 2020 produzierte die Branche über 4,6 Millionen Tonnen Biokraftstoffe für den deutschen Markt; das entspricht rund 168 Petajoule. Die durchschnittliche Treibhausgas-einsparung dieser Biokraftstoffe betrug gegenüber fossilen Kraftstoffen 83 Prozent. Die BLE legt ihren jährlichen Evaluations- und Erfahrungsbericht vor.**

2020 wurden auf dem deutschen Biokraftstoffmarkt 36 Prozent mehr Biokraftstoffe als im Vorjahr (2019: 124 Petajoule) eingesetzt, was zu einer Vermeidung von rund 13,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent führte.

## **53 Prozent entfallen auf Biodiesel – 90 Prozent der Rohstoffe aus Europa und Asien**

Den größten Anteil der insgesamt eingesetzten Biokraftstoffe hatte mit 53 Prozent Biodiesel (FAME). 26 Prozent aller Biokraftstoffe waren hydrierte Pflanzenöle (HVO). Bioethanol hatte einen Anteil von 18 Prozent.

Als Rohstoff für die Herstellung der Biokraftstoffe kommen zu 72,5 Prozent angebaute Biomasse, hier vor allem Palmöl, Raps und Mais, und zu 27,5 Prozent Abfall sowie Reststoffe zum Einsatz.

Der Rohstoff für die Biokraftstoffe stammt zu 47 Prozent aus Europa und 42 Prozent aus Asien.

Die durchschnittliche Treibhausgas-einsparung aller Biobrennstoffe beläuft sich auf rund 91 Prozent gegenüber fossilen Brennstoffen. Durch ihren Einsatz konnten knapp 2,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent vermieden werden.

## **Hintergrund**

Die EU will die Treibhausgasemissionen verringern, den Anteil erneuerbarer Energien steigern und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern reduzieren. Die entsprechenden Richtlinien sind durch Verordnungen in nationales Recht umgesetzt. Die BLE überwacht die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien der EU-Richtlinie in Deutschland und stellt der Bundesregierung Daten zum Status der Zielerreichung zur Verfügung. Damit liefert sie gleichzeitig eine Datenbasis für die Maßnahme Nr. 16 „Kraftstoffmix und Entwicklung fortschrittlicher Biokraftstoffe“ im Klimaschutzprogramm 2030.



## **Sieben Prozent weniger flüssige Biobrennstoffe verstromt**

Die Branchenakteure beantragten für knapp 31 Petajoule (2019: 33 Petajoule) flüssiger Biobrennstoffe nach der Verstromung und Einspeisung eine EEG-Vergütung. Rund 81 Prozent dieser Biobrennstoffe waren Dicklaugelauge aus der Zellstoffindustrie und 14 Prozent Pflanzenöle.

Der Evaluations- und Erfahrungsbericht 2020 kann ab sofort in der Rubrik „Informationsmaterial“ unter [www.ble.de/biomasse](http://www.ble.de/biomasse) heruntergeladen werden.

# Schlaglichter

## VW: Signifikante CO<sub>2</sub>-Einsparungen mit paraffinischen Kraftstoffen möglich

### Neueste Dieselmotoren für Kraftstoffe aus Rest- und Recyclingstoffen freigegeben.

Volkswagen will den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck seiner Flotte in Europa bis 2030 um 40 Prozent senken. Das Unternehmen setzt daher verstärkt auf voll- und teilelektrische Fahrzeuge. Als weitere Alternative gibt Volkswagen nun Modelle mit den neuesten 4-Zylinder-Dieselmotoren offiziell für die Nutzung mit Paraffinischen Kraftstoffen frei. Diese neuentwickelten Dieselmotoren mit Anteilen aus Bio-Komponenten ermöglichen deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 70-95 Prozent im Vergleich zu herkömmlichem Diesel. Neben dem beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität entwickelt Volkswagen damit konsequent das bestehende Verbrenner-Portfolio weiter. Das Unternehmen geht so einerseits auf die verschiedenen Kundenbedürfnisse ein und berücksichtigt andererseits die international variierenden Antriebspräferenzen und jeweiligen Rahmenbedingungen.

Alle Volkswagen Modelle, die seit Ende Juni 2021 (KW25) mit 4-Zylinder-Dieselmotoren (TDI) ausgeliefert wurden, sind für den Betrieb mit den so genannten „Paraffinischen Dieselmotoren“ nach der europäischen Norm EN 15940 freigegeben. Prof. Thomas Garbe, Leiter Otto- und Dieselmotoren bei Volkswagen, erklärt: „Mit der Nutzung der umweltfreundlichen Kraftstoffe in den dafür freigegebenen Volkswagen Modellen ermöglichen wir Kunden in ganz Europa, ihre

CO<sub>2</sub>-Emissionen signifikant zu senken, sobald der Kraftstoff lokal verfügbar ist. So ist zum Beispiel speziell für Unternehmen mit einer Mischflotte – bestehend aus Modellen mit E-Antrieb, aber auch konventionellen Antrieben – der Einsatz von Paraffinischen Kraftstoffen eine sinnvolle Ergänzung.“

Das Spektrum an Paraffinischen Kraftstoffen ist breit gefächert: So gibt es einerseits Kraftstoffe, die aus biologischen Rest- und Abfallstoffen wie z.B. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil = Hydrierte Pflanzenöle) produziert werden. Diese Pflanzenöle werden durch eine Reaktion mit Wasserstoff in Kohlenwasserstoffe umgewandelt und in beliebiger Menge dem Dieselmotoren zugesetzt. Sie können aber auch zu 100 Prozent als Kraftstoff genutzt werden. Pflanzenöle wie beispielsweise Rapsöl können zwar auch für die Herstellung der HVO genutzt werden, jedoch erschließt sich die maximale Umweltwirkung erst bei Nutzung von biologischen Rest- und Abfallstoffen wie zum Beispiel Altspeiseöl, Sägespäne, etc. Biokraftstoffe wie HVO sind bereits im Markt, ihr Anteil könnte in Europa innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich auf 20 bis 30 Prozent am Energiemarkt für den Straßenverkehr gesteigert werden.

Paraffinische Dieselmotoren sind bereits heute unter verschiedenen Produktbezeichnungen – in wenigen Fällen – am Markt anzutreffen – wie u.a. *C.A.R.E.-Diesel*, *NEXTBTL*, *HVO*. Gleichzeitig erhältlich und deutlich stärker verbreitet sind Dieselmotoren,

die der Norm EN590 genügen und denen Paraffinischer Diesel beigemischt ist. Dazu zählen *Diesel R33*, *V-Power Diesel*, *OMV MaxMotion*, *Aral Ultimate Diesel*, etc. Diese Kraftstoffe sind in allen Dieselmotoren – auch älteren – nutzbar. Darüber hinaus wird es in Zukunft so genannte e-Fuels wie PtL (Power-to-Liquid) geben, welche man mithilfe von CO<sub>2</sub> und Strom aus regenerativen Quellen erzeugt. XtL oder X-to-Liquid, GtL, PtL nutzen die Möglichkeit, aus unterschiedlichen Rohstoffen zunächst ein Synthesegas zu erzeugen und anschließend über das sogenannte Fischer-Tropsch-Verfahren in normgerechten Dieselmotoren umzuwandeln. Hierbei können überschüssige grüne Energiemengen zur Herstellung genutzt werden.

### Alternative Kraftstoffe als ein zusätzlicher Bestandteil auf dem Way to Zero

Die E-Mobilitätsoffensive von Volkswagen wird im Rahmen der ACCELERATE-Strategie noch einmal deutlich beschleunigt. Bis 2030 soll der Anteil reiner E-Autos am Absatz in Europa auf über 70 Prozent steigen. Parallel dazu wird die Verbrennerflotte konsequent in Richtung CO<sub>2</sub>-Reduzierung weiterentwickelt und fortwährend effizienter. Bis 2050 will das Unternehmen vollständig klimaneutral sein. Auf dem „Way to Zero“ plant Volkswagen, bis 2030 die Emissionen pro Fahrzeug in Europa um 40 Prozent gegenüber dem Stand von 2018 zu reduzieren – das sind im Schnitt über den gesamten Lebenszyklus hinweg 17 Tonnen CO<sub>2</sub> weniger pro Auto.

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](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.