

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE 2

- Raps
- Rapsöl
- Rapsschrot
- Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreis klettert auf 7-Monatshoch
- Preissteigerung wird zur Vermarktung der Ernte 2023 und 2024 genutzt, Anteil der Vorkontrakte bleibt gering
- Sojaernte in Brasilien schreitet rasch voran, ungünstige Vegetationsbedingungen in Argentinien schüren Sorge um Ertragseinbußen

Ölschrote und Presskuchen

- Knappes Rapsschrotangebot auf vorderen Positionen treibt Preise
- Sojaschrot gibt im Preis nach, laufende Sojaernte vergrößert Rohstoffangebot

Pflanzenöle

- Rapsöl bewegt sich im Zuge fester Rohstoffnotierungen aufwärts
- Knappe malaysische Versorgungsbilanz treibt Palmöl

Kraftstoffe

- Biodiesel auf Monatsfrist kaum verändert, Sommerware bleibt gesucht
- Rohöl auf Berg- und Talfahrt, Anstieg der US-Lagerbestände übt zuletzt Druck aus

Preistendenzen

Mittelwerte	13. KW	Vorwoche	Tendenz
-------------	--------	----------	---------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	414,50	402,80	↗
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	441,00	437,00	↗
------	--------	--------	---

Rapsöl	940,00	925,00	↗
--------	--------	--------	---

Rapsschrot	302,00	287,00	↗
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	323,00	315,00	↗
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	441,50	452,00	↘
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.

Biodiesel	158,97	157,45	↗
-----------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Diesel	171,15	175,65	↘
--------	--------	--------	---

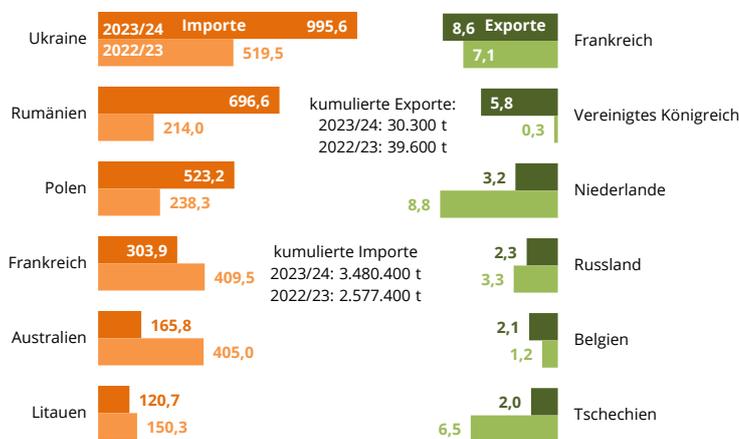
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	81,35	81,68	↘
--------------	-------	-------	---

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

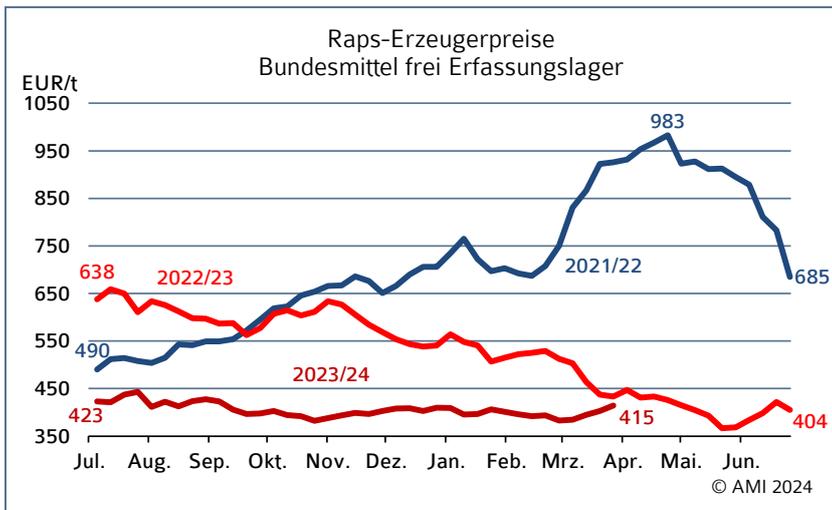
Grafik der Woche

Deutscher Außenhandel mit Raps
in der 1. Wirtschaftsjahreshälfte, in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt

Marktpreise



Raps

Die Preise am heimischen Rapsmarkt änderten im März ihr Vorzeichen und legten merklich zu. Die lang ersehnten Preissteigerungen konnten auch die Abgabebereitschaft der Erzeuger deutlich beleben. Das betrifft sowohl Partien der alten als auch der neuen Ernte. Auch von Umsätzen wird dabei berichtet. So konnten die Lagerbestände regional etwas abgebaut werden, denn das Zeitfenster bis zur kommenden Ernte und damit zur Vermarktung der Partien ex Ernte 2023 wird immer kleiner. Der Anteil der bislang vertraglich gebundenen Partien bleibt, trotz des zuletzt belebten Handels, ungewöhnlich gering.

Rapsöl

Am Rapsölmarkt blieb die Nachfrage im Monatsverlauf verhalten. Seitens des Energiesektors passen die aktuellen Preissteigerungen für Rapsöl, nach den jüngsten Preissteigerungen, mit denen für Biodiesel nicht zusammen und bieten daher keinen Anreiz zum Kauf. Seitens der Lebensmitteleinzelhandels werden indes kleinere Mengen geordert. Insbesondere auf vorderen Lieferpositionen kann die Nachfrage jedoch oftmals nicht bedient werden, denn hier ist das Angebot an Rapsölraffinaten auf einigen Paritäten begrenzt.

Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland zogen im März im Preis an. Ausschlaggebend war die Meldung der EU-Kommission über die Anhebung der Importzölle für Ölsaaten und deren Nachprodukte aus Russland und Belarus. Das ließ die Nachfrage, insbesondere nach prompter Ware, deutlich steigen und befeuerte die Preise. Angesichts des ohnehin knappen Angebots auf vorderen Lieferpositionen mussten Marktteilnehmer zur Deckung des Bedarfs tief in die Tasche greifen. Zuletzt flachten die Umsätze jedoch wieder ab. Käufer verharren nun vorerst in Zurückhaltung und warten die weiteren Schritte der EU-Kommission zu den möglichen Importzöllen aus Russland und Belarus ab.

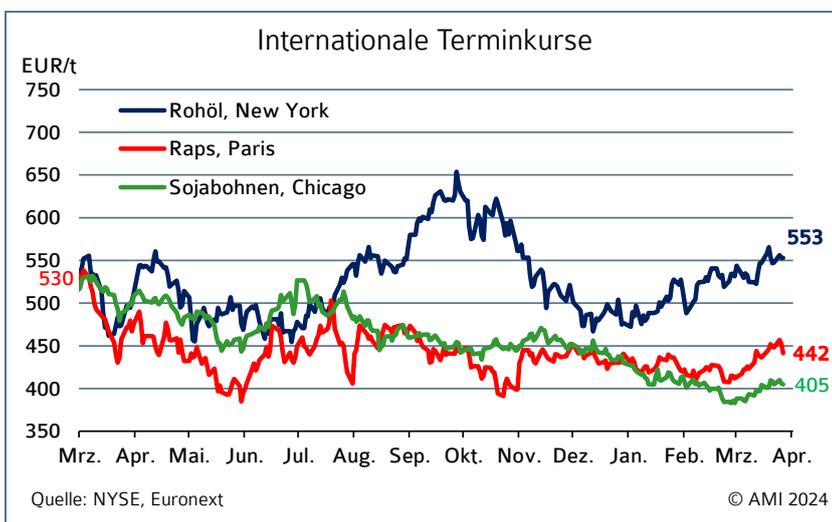
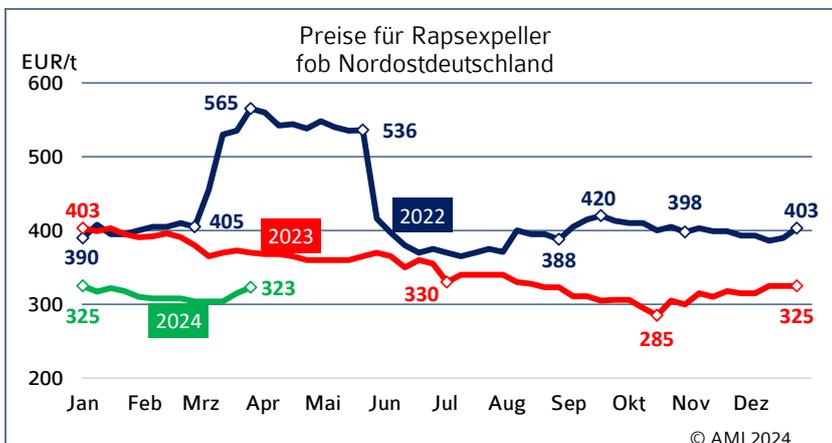
Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte bewegten sich die Preise im März nur wenig. Der Fokus liegt auch weiterhin auf Sommerware, welche zur Lieferung ab April geordert wird. Die Nachfrage nach Partien zur Lieferung im März blieb demgegenüber verhalten, hier und da wurden dennoch kleinere Mengen umgesetzt.

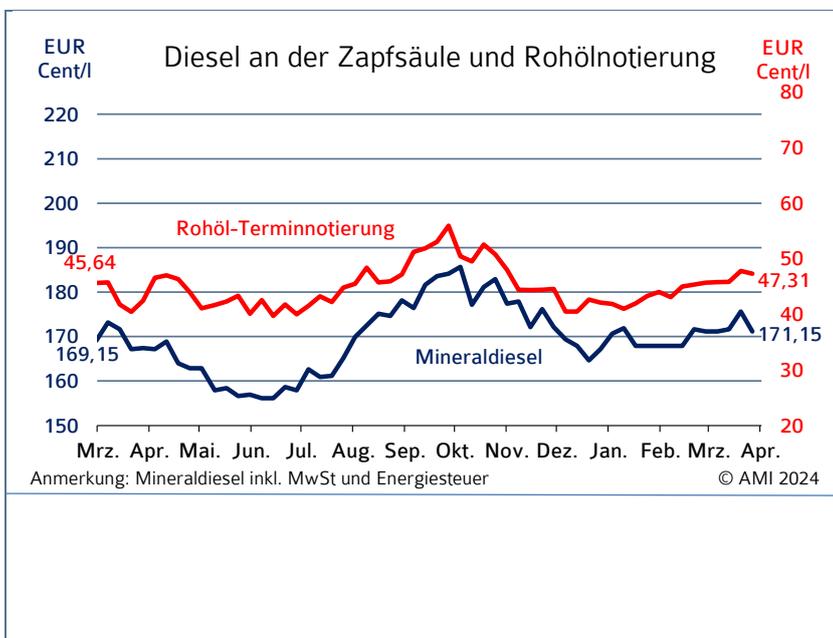
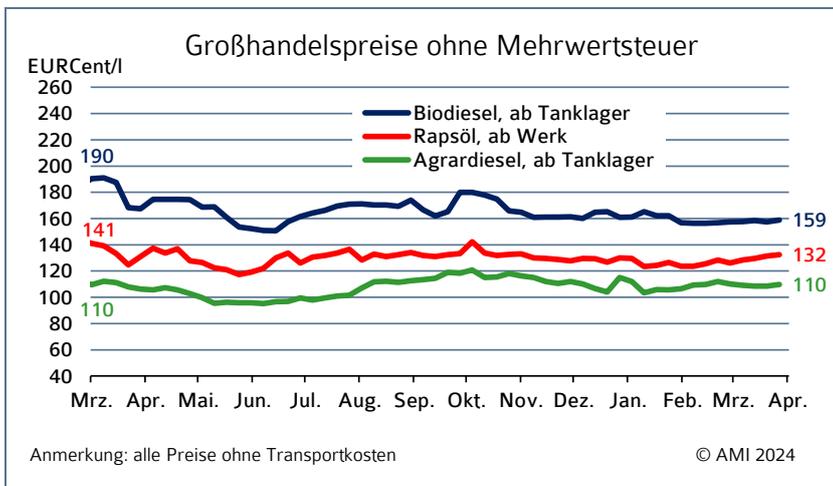
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 27.03.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	441	302	940	993
Vorwoche	437	287	925	972

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen bewegten sich im März Auf und Ab. Im Fokus der Kursbewegung standen dabei unter anderem die Entwicklungen in Osteuropa. Ein Drohnenangriff des ukrainischen Militärs auf Anlagen der Erdölindustrie in Russland dürfte die Erdölförderung des Landes einschränken. Zuletzt setzte jedoch der Anstieg der US-Lagerbestände die Notierungen unter Druck. Anfang des Monats hatten sich die OPEC+ Staaten zudem darauf geeinigt, die Förderkürzungen bis Ende Juni zu verlängern. Aber da der Irak deutlich mehr fördert als vereinbart, wird nun spekuliert, dass sich auch andere Staaten weniger strikt an die Vereinbarung halten könnten. So schlossen die Rohölnotierungen am 27.03.2024 bei 47,31 Cent/l und damit rund 2,40 Cent/l höher als noch vier Wochen zuvor. An der Zapfsäule lagen die Preise für Mineraldiesel zuletzt bei 171,15 Cent/l und damit 0,50 Cent/l niedriger als noch Ende Februar.

Verbrauch

Biodiesel

Insgesamt wurden nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Jahr 2023 in Deutschland mit 2,6 Mio. t rund 3,1 % mehr Biodiesel (inkl. HVO) zur Beimischung im Dieselkraftstoff verwendet als im Vorjahr. Bei einem gleichzeitig um 4,2% ggü. Vorjahr rückläufigen Dieselverbrauch von 30,8 Mio. t, steigt der Beimischungsanteil für die Erfüllung der THG-Quotenverpflichtung in Höhe von 8% (2024: 9,25%) im Jahresdurchschnitt um 0,5 Prozentpunkte auf 7,8 %.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	kumuliert 2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	209,6	231,7	227,7	233,4	224,2	198,4	222,1	235,8	2.616,1	2.537,5
Dieselmotorkraftstoffe	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	2.758,0	2.603,7	2.575,0	2.557,6	2.530,5	2.717,9	2.787,6	2.492,4	30.763,6	32.106,3
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	2.967,5	2.835,4	2.802,7	2.791,0	2.754,7	2.916,3	3.009,7	2.728,2	33.379,7	34.643,8
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,1	8,2	8,1	8,4	8,1	6,8	7,4	8,6	7,8	7,3
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	11,5	14,1	13,2	13,6	12,1	12,2	8,7	7,2	132,3	131,6
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	101,2	94,8	98,5	94,3	95,1	93,6	98,7	115,0	1.115,4	1.058,8
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	112,7	108,9	111,7	107,9	107,3	105,8	107,4	122,2	1.247,7	1.190,4
Ottokraftstoffe	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	1.412,7	1.398,9	1.393,8	1.343,4	1.406,5	1.425,2	1.304,6	1.341,6	16.083,8	15.724,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	1.525,4	1.507,8	1.505,5	1.451,3	1.513,8	1.531,0	1.412,0	1.463,8	17.331,5	16.915,0
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	7,4	7,2	7,4	7,4	7,1	6,9	7,6	8,4	7,2	7,0

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Einen Anstieg verbuchte auch der Bioethanolverbrauch. Von Januar bis Dezember 23 wurden insgesamt rund 1,25 Mio. t Bioethanol eingesetzt, als Beimischung zum Ottokraftstoff und zur Herstellung von ETBE; das war ein Plus von 4,6 % gegenüber Vorjahreszeitraum. Von dieser Menge wurden rund 10,2 % zur ETBE-Herstellung verwendet, die übrigen rund 89 % Benzinkraftstoffen (E5 / E10) beigemischt. Damit bleiben die Anteile gegenüber Vorjahr stabil. An Ottokraftstoff wurden 2023 rund 16,1 Mio. t eingesetzt, somit fällt der Anstieg mit einem Plus von 2,3 % gegenüber 2022 etwas geringer aus. Vor diesem Hintergrund steigt der Anteil von Bioethanol im Kraftstoffgemisch um 0,2 Prozentpunkte auf 7,2 %.

Schlaglichter

UFOP-Politikinformation: Kraftstoffe in der Landwirtschaft

Nachhaltige und zertifizierte Biokraftstoffe aus heimischem Raps tragen seit Jahren wirksam zum Klimaschutz im Verkehr bei. Das bei der Herstellung anfallende Koppelprodukt Rapsschrot ist zudem eine wichtige Quelle für die heimische Proteinversorgung von Mensch und Tier.

Unsere Forderungen:

1. Die UFOP plädiert für eine Technologieoffenheit für erneuerbare Antriebsenergien, da alle Optionen für die verschiedenen Leistungsbereiche und einen flächendeckenden Einsatz perspektivisch benötigt werden.
2. Kraftstoffe aus Anbaubiomasse sind heute und auch zukünftig eine der wichtigsten Eckpfeiler, um im Schwerlast-Verkehrsbereich den Klimaschutz signifikant voranzubringen
3. Die UFOP fordert die volle Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft (Biomethan, Pflanzenöl, HVO- und Biodiesel sowie synthetische Kraftstoffe) als Basis für einen Markthochlauf. Eine diesbezügliche EU-Notifizierung muss durch die Bundesregierung in Brüssel beantragt werden, um im nationalen Energiesteuergesetz implementiert werden zu können.
4. Ebenso hält die UFOP ein verlässliches und attraktives Investitionsförderprogramm für erneuerbare Antriebsenergien auf Bundesebene für eine notwendige politische Maßnahme.
5. Für die schrittweise Umstellung des land- und forstwirtschaftlichen Fuhrparks auf erneuerbare Antriebsenergien wird zudem ein praxisnaher bzw. anwendungsorientierter Zeit- und Strategieplan benötigt.

Erneuerbare Alternativen für Traktor und Co.

Bereits heute gibt es marktreife Antriebskonzepte, die auf erneuerbaren Energien bzw. nachwachsenden Rohstoffen basieren.

Hervorzuheben sind:

- Pflanzenöl (direkt von der Ölmühle), 65 % Emissionseinsparung*
- Biodiesel (Fettsäuremethylester; FAME), 84 % Emissionseinsparung*
- HVO (Hydrotreated Vegetable Oil; hydrierte Pflanzenöle), oft aus Altölen bzw. Abfall- und Reststoffen; 87 % Emissionseinsparung*
- Biomethan (aus lokaler Biogasanlage), über 100 % Emissionseinsparung*
- Elektrisch (aus hofeigener Stromgewinnung mittels erneuerbarer Energien)

Fossile Kraftstoffe könnten somit mittelfristig für die Land- und Forstwirtschaft entfallen.

Ein Schwerpunkt der erneuerbaren Antriebsenergien bilden Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse wie Biodiesel und Pflanzenöl. Ihre Klimabilanz ist mit Einsparungen von mehr als 60 % sehr gut (www.ufop.de/ble-bericht-2022).

Für längere Einsätze bei schwerer Feldarbeit oder bei hohen Zuglasten sind flüssige oder gasförmige Biokraftstoffe die einzige Möglichkeit, signifikant Emissionen einzusparen und betriebswirtschaftlich effizient zu arbeiten.

Bei Pflanzenölschleppern kann der Kraftstoff über die dezentrale Ölmühle bezogen werden, sodass die Wertschöpfung vollständig in der ländlichen Region bleibt.

Kennzahlen zu Antriebsenergien in der Landwirtschaft:

- Im Jahr 2023 fuhren landwirtschaftliche Maschinen in Deutschland fast ausschließlich mit fossilem Dieselmotorkraftstoff, deren jährliche CO₂-Emissionen liegen bei 5,1 Mio. t. CO₂-Äquivalenten
- Aktuell entfällt ein Viertel des Kraftstoffverbrauchs mobiler Landwirtschaftsmaschinen auf die Tierhaltung und drei Viertel auf die pflanzliche Erzeugung.
- Innerhalb der pflanzlichen Erzeugung wird der Kraftstoffverbrauch etwa gleichmäßig auf leichte, mittelschwere und schwere Arbeiten verteilt.
- Der Gesamtenergiebedarf für den Antrieb landwirtschaftlicher Maschinen im Jahr 2045 wird auf 45 bis 52 PJ geschätzt. Darin berücksichtigt ist eine zunehmende Elektrifizierung. Dies bedeutet Einsparungen von bis zu 33 % im Vergleich zum aktuellen Energieeinsatz. Der Bedarf kann der Landwirtschaft selbst mit Biokraftstoffen als Reinkraftstoff und Erneuerbaren Energien abgedeckt werden.

Download Politik-Info: Sie finden im Dokument weitere Hintergründe und Kennzahlen sowie weiterführende Links.



ufop
UFOP POLITIKINFORMATION
FEBRUAR 2024

KRAFTSTOFFE IN DER LANDWIRTSCHAFT

Nachhaltige und zertifizierte Biokraftstoffe aus heimischem Raps tragen seit Jahren wirksam zum Klimaschutz im Verkehr bei. Das bei der Herstellung anfallende Koppelprodukt Rapsschrot ist zudem eine wichtige Quelle für die heimische Proteinversorgung von Mensch und Tier.

UNSERE FORDERUNGEN:

1. Die UFOP plädiert für eine Technologieoffenheit für erneuerbare Antriebsenergien, da alle Optionen für die verschiedenen Leistungsbereiche und einen flächendeckenden Einsatz perspektivisch benötigt werden.
2. Kraftstoffe aus Anbaubiomasse sind heute und auch zukünftig eine der wichtigsten Eckpfeiler, um im Schwerlast-Verkehrsbereich den Klimaschutz signifikant voranzubringen
3. Die UFOP fordert die volle Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft (Biomethan, Pflanzenöl, HVO und Biodiesel sowie synthetische Kraftstoffe) als Basis für einen Markthochlauf. Eine diesbezügliche EU-Notifizierung muss durch die Bundesregierung in Brüssel beantragt werden, um im nationalen Energiesteuergesetz implementiert werden zu können.
4. Ebenso hält die UFOP ein verlässliches und attraktives Investitionsförderprogramm für erneuerbare Antriebsenergien auf Bundesebene für eine notwendige politische Maßnahme.
5. Für die schrittweise Umstellung des land- und forstwirtschaftlichen Fuhrparks auf erneuerbare Antriebsenergien wird zudem ein praxisnaher bzw. anwendungsorientierter Zeit- und Strategieplan benötigt.

ERNEUERBARE ALTERNATIVEN FÜR TRAKTOR UND CO.

- Bereits heute gibt es marktreife Antriebskonzepte, die auf erneuerbaren Energien bzw. nachwachsenden Rohstoffen basieren.
- Ein Schwerpunkt der erneuerbaren Antriebsenergien bilden Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse wie Biodiesel und Pflanzenöl. Ihre Klimabilanz ist mit Einsparungen von mehr als 60 % sehr gut.
- Für längere Einsätze bei schwerer Feldarbeit oder bei hohen Zuglasten sind flüssige oder gasförmige Biokraftstoffe die einzige Möglichkeit, signifikant Emissionen einzusparen und betriebswirtschaftlich effizient zu arbeiten. (siehe untenstehende Infografik)
- Bei Pflanzenölschleppern kann der Kraftstoff über die dezentrale Ölmühle bezogen werden, sodass die Wertschöpfung vollständig in der ländlichen Region bleibt.

Vorteile von Biokraftstoffen:

- Hohe Klimaschutzleistung durch bis zu 60-90% geringere THG-Emissionen
- Alle landwirtschaftlichen Leistungsförderungen können erfüllt werden
- Bei Unfall oder Krankheit keine Bodenversauerung und Grundwassererschäden
- Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- Hohe CO₂-Einsparung kann auf das Sektorziel „Landwirtschaft“ angerechnet werden

* gegenüber fossilem Kraftstoff (Quelle: BLE Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2022, www.ufop.de/ble)

* gegenüber fossilem Kraftstoff (Quelle: BLE Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2022, www.ufop.de/ble)

Schlaglichter

UFOP zu UBA-Bericht „Treibhausgas-Projektionen 2024“

Bundeswirtschafts- und Klimaminister Robert Habeck hatte am 15. März die grundsätzlich positive Entwicklung bzgl. der Reduzierung der Treibhausgasemissionen vorgestellt. Grundlage ist der gemäß Klimaschutzgesetz, jährlich im März vom Bundesumweltamt vorzulegende Projektionsbericht.

Im Saldo trifft die Feststellung von Bundesminister Habeck zwar zu, dennoch ist festzustellen, dass neben dem Gebäudeinsbesondere im Verkehrssektor die sektorspezifischen Vorgaben erheblich verfehlt werden, auch das betont der Bericht. Mit der zu erwartenden Änderung des Klimaschutzgesetzes zur Aufhebung der sektorspezifischen Ziele ist zwar eine Verrechnung möglich, diese „Kosmetik“ ändert jedoch nichts an der Notwendigkeit, dass die genannten Sektoren ihren Beitrag zur Zielerfüllung leisten müssen.

Dem Bericht zufolge erzielt die Energiewirtschaft eine kumulierte Übererfüllung von 175 Mio. t CO₂-Äq. bis 2030, der Industriesektor von 37 Mio. t CO₂-Äq., die Landwirtschaft von 29 Mio. t CO₂-Äq. und der Sektor Abfallwirtschaft und Sonstiges von 17 Mio. t CO₂-Äq. Der Sektor Verkehr wird voraussichtlich die kumulierten sektoralen Jahresemissionsgesamt-mengen bis 2030 um 180 Mio. t CO₂-Äq. und der Sektor Gebäude um 32 Mio. t CO₂-Äq. verfehlen. Auch der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) wird unter den gegebenen Bedingungen im Jahr 2030 keinen Senkenbeitrag leisten, die im KSG vorgesehenen -25 Mio. t CO₂-Äq. werden deutlich verfehlt.

Infolge der mit dem Green Deal verschärften Verpflichtung gemäß der novellierten EU-Klimaschutzverordnung (Effort Sharing Regulation, ESR) wird Deutschland die Klimaschutzziele zwi-

schen 2021 und 2030 möglicherweise verfehlen, so der Bericht des UBA. Dies bedeutet, dass die Bundesregierung dann aus Steuermitteln entsprechende Zertifikate zur Kompensation kaufen muss. Der Bericht zeigt im Vergleich zu den zuvor veröffentlichten Berichten eine grundsätzlich positive Entwicklung, aber auch den nach wie vor dringenden Handlungsbedarf für die Sektoren Gebäude und Verkehr sowie LULUCF auf. Auch der positive Saldo des Sektors Landwirtschaft wird im Zeitablauf „aufgebraucht“. Weitere bzw. die Weiterentwicklung von Maßnahmen zur THG-Reduzierung sind deshalb erforderlich.

Bemerkenswert ist, dass neben der Senkung der Stickstoffüberschüsse und Verbesserung der Stickstoffeffizienz (0,7 Mio. t CO₂-Äq. Minderung), insbesondere auch das Bundesprogramm für Energieeffizienz in der Landwirtschaft (0,5 Mio. t CO₂-Äq. Minderung) als wirksamste Maßnahmen im Bericht genannt werden. Die UFOP hatte mit Blick auf die Nutzung der Vielfalt der erneuerbaren Optionen wiederholt die finanzielle Aufstockung dieses Förderprogramms in Kombination mit der Förderung von erneuerbaren Strom und Biokraftstoffen gefordert, sodass die Landwirtschaft auch in Zukunft ihren Beitrag als „Produzent“ und „Nutzer“ zur Verrechnung der Sektorvorgaben leisten kann.

Darüber hinaus ist bemerkenswert, dass mit Blick auf den Verkehrssektor die Treibhausgas-minderungsquote als effiziente gesetzliche Maßnahme genannt wird, die bereits vor 2030 greift (8 Mio. t CO₂-Äq. Minderung im Jahr 2030). Aufgeführt werden ebenfalls die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut / Erweiterung der Lkw-Maut auf Lkw mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (6 Mio. t CO₂-Äq. im Jahr 2030). Wichtig sind zukünftig die CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte

Nutzfahrzeuge (3 Mio. t CO₂-Äq. Minderung im Jahr 2030) sowie für schwere Nutzfahrzeuge (4 Mio. t CO₂-Äq. Minderung im Jahr 2030), die beide vor allem nach 2030 wirksam werden. Ebenso aufgeführt wird das

Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-Preis) und die hiermit einhergehende CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe mit einem geschätzten THG-Minderungsbeitrag von 7 Mio. t CO₂-Äq. im Jahr 2030.

Aus Sicht der UFOP stehen aktuell insbesondere die Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote, die Schaffung einer EU-weiten Regelung zur Energiebesteuerung sowie die Beibehaltung der Nichtbepreisung nachhaltiger Biokraftstoffe gemäß BEHG im Fokus. Die UFOP betont diese Feststellung mit Verweis auf die aktuelle Diskussion zur Entwicklung einer Nationalen Biomassestrategie (NABIS). Der bekannt gewordene Entwurf sieht vor, dass geprüft werden soll, den Anteil Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (4,4% am Endenergieverbrauch Straßen- und Schienenverkehr) 2030 auslaufenzulassen und ebenfalls die Ausnahme von der CO₂-Bepreisung. Diese Maßnahmen wäre geradezu kontraproduktiv mit Blick auf die Erreichung der THG-Minderungsvorgaben bis 2030, zumal Biokraftstoffe in ihrer „Brückenfunktion“ insgesamt bisher den größten Beitrag, und das voll versteuert, zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten. Die UFOP fordert die Entwicklung eines ganzheitlichen Ansatzes zur Förderung erneuerbarer Energien, der insbesondere das in der Landwirtschaft gegebene Rohstoffpotenzial und die Vielfalt der Produktions- (Bio-Methan, Ölsaatenverarbeitung) und Einsatzoptionen sowohl für den Straßenverkehr als auch die nichtstraßengebundenen Einsatzbereiche (Land- Forst- und Bauwirtschaft) berücksichtigt.

Schlaglichter

Bundesrat gibt B10 frei: UFOP kritisiert fehlende Dekarbonisierungsstrategie für Bestandsfahrzeuge und „Rohstoffpolitik“

Mit seinem Beschluss vom 22.03.2024 zur Änderung der 10.BImSchV („Kraftstoffqualitäts- und Kennzeichnungs-Verordnung“) haben die Landesregierungen der Erweiterung des Kraftstoffangebotes an öffentlichen Tankstellen um B10 und paraffinische Kraftstoffe (XtL bzw. HVO) zugestimmt.

Die UFOP bedauert, dass E5 als Schutzsorte (wie auch B7) an jeder Tankstelle im Angebot beibehalten werden muss. Dies bedeutet, dass der Tankstelleneinhaber vor dem Problem steht entscheiden zu müssen, welcher Kraftstoff aus dem bestehenden Angebot gestrichen werden muss, um einen entsprechenden Lager-tank bzw. Zapfsäule bereitzustellen. I. d. R. wird er sich entscheiden müssen zwischen B10 oder XtL. Allerdings besteht schon seit Jahren die Option R33 an öffentlichen Tankstellen anbieten zu können. R33 besteht zu 26 % aus HVO und 7 % Biodiesel. Diese Mischung verletzt nicht die Anforderungsnorm für Dieselmotoren gemäß der Dieselmotornorm (DIN EN 590). Die Beimischung von HVO (XtL) ist infolge seiner geringeren Dichte im Vergleich zu Dieselmotoren auf 26 % begrenzt.

Diese Option steht damit zusätzlich zur Erweiterung des Angebotes um einen klimafreundlichen Kraftstoff und entsprechender werblicher Auslobung (Preistafel) an öffentlichen Tankstellen zur Verfügung. Der Beitrag zur Treibhausgasreduzierung ist proportional zum biogenen Anteil des Kraftstoffgemisches. Dieses Merkmal könnte gegenüber Kunden sogar nämlich entsprechend der getankten Kraftstoffmenge bekannt gemacht werden, indem dieser THG-Minderungsbeitrag auch auf dem Kassenbon in kg CO₂-Einsparung aus-

gewiesen wird, also gemäß der tatsächlich im Lagertank vorhandenen Kraftstoffzusammensetzung. Diese erforderliche „Funktion“ könnte heute bereits integriert werden (Digitaler Zwilling).

Welches Entwicklungspotential in diesem Sinne besteht, ist Gegenstand eines umfassenden Verbundvorhabens an der technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe zum Thema: Modellregion [„Postfossile Mobilität Ostwestfalen-Lippe“](#).

Kritisch aus Sicht der UFOP ist anzumerken, dass HVO in Deutschland nicht hergestellt wird, sondern importiert werden muss. HVO übernimmt hier die Brückenfunktion für die mittel- bis langfristige Einführung von synthetischen erneuerbaren paraffinischen Kraftstoffen (sog. eFuels). HVO ist „knapp“ und teurer als Biodiesel. Ursache ist der höhere verfahrenstechnische Aufwand und zudem die einseitige Ausrichtung der europäischen Vorgaben in der Förderpolitik, die Biokraftstoffmenge aus Anbaubiomasse zu begrenzen (EU-Vorgabe: Kappungsgrenze 7 %, Mitgliedsstaaten können eine niedrigere Kappungsgrenze festlegen – Deutschland: 4.4 %).

Zusätzliche erneuerbare Kraftstoffe im Flug- und Schiffsverkehr können, gemäß der jeweiligen EU-rechtlichen Vorgaben, nur dann ab 2025 auf entsprechende Quoten- bzw. THG-Minderungs-vorgaben angerechnet werden, wenn diese aus Abfall- bzw. „Reststoffen“ hergestellt sind. Dies engt das Rohstoffpotenzial bereits in der Anlaufphase erheblich ein. Daran ändert auch die aktuell diskutierte Erweiterung des Anhangs IX Teil A und B der novellierten Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED III – 2023/213) nichts, denn das

Potenzial von Deck- bzw. Zwischenfrüchten wird mit Blick auf das Anbauflächenpotenzial in der EU offensichtlich überschätzt, zumal der Bodenkohlenstoffgehalt sich nicht verändern darf, im Gegenteil, dieser soll erhöht (Carbon-Farming) werden und Zwischenfrüchte kurzfristig vorrangig das Potenzial für die Bio-Methanherzeugung erhöhen.

Die UFOP erinnert in diesem Zusammenhang auf den nationalen wie EU-weiten Bestand an Altfahrzeugen nach 2030. Allein in Deutschland werden dann noch weit über 30 Mio. „Verbrenner“ das Straßenbild bestimmen, die praktisch nur über die Betankung mit erneuerbaren Kraftstoffen klimafreundlicher angetrieben werden können. Dass der Verkehrssektor auch in Zukunft das Klimaschutzziel verfehlen wird, ist unter dem gegebenen Förderrahmen unvermeidbar.

Grundsätzlich werden mit dem Bundesratsbeschluss zur Novelle der 10. BImSchV europarechtliche Vorgaben in nationales Recht umgesetzt. Vor diesem Hintergrund bleibt abzuwarten, ob und wie in anderen Mitgliedsstaaten das Kraftstoffangebot erweitert wird.

Mit den zusätzlichen Kraftstoffsorten B10 und XtL geht die an die Mineralölwirtschaft gerichtete Aufgabe bzw. Herausforderung einher, die Kunden über diese neuen Kraftstoffe und vor allem Freigaben der Fahrzeughersteller (s. analog E10) zu informieren. Hierauf hatte das [Bundesumweltministerium](#) bereits Ende November 2023 nach dem Kabinettsbeschluss hingewiesen.

Im Zweifel wird empfohlen weiterhin B7 zu tanken.

Schlaglichter

UFOP begrüßt Entscheidung der WTO im Streit um Marktzugang für Palmöl und fordert sachgerechte Bewertung von Rapsöl



Die UFOP begrüßt die in dieser Woche getroffene Entscheidung des Streitschlichtergremiums der Welt Handelsorganisation (WTO) gegen Malaysia, dass Biokraftstoffe aus Palmöl gemäß der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) in der EU spätestens bis 2030 nicht mehr auf Quotenverpflichtungen in den Mitgliedstaaten angerechnet werden dürfen.

Gegen diesen Ausschluss bis 2030 hatte der Staat Malaysia Klage vor der WTO eingereicht. Einige EU-Mitgliedsstaaten wie Frankreich und Deutschland haben von der in der RED II enthaltene Ermächtigung Gebrauch gemacht und Biokraftstoffe aus Palmöl (Biodiesel/HVO) sogar vorzeitig ausgeschlossen. Die WTO stellt mit ihrer Entscheidung aus Sicht der UFOP grundsätzlich klar, dass das „phasing-out“ von Biokraftstoffen aus Palmöl mit dem hohen Risiko für indirekte Ladennutzungsänderungen (iLUC) rechtlich begründet werden kann. Dies müsse mit Blick auf die wiederholten nationalen Initiativen des Bundesumweltministeriums betont werden, Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse gänzlich aus der Anrechnung auszuschließen. Eine sachgerechte Differenzierung zwischen den Rohstoffarten finde nicht statt.

Nach Auffassung der UFOP ist Rapsöl ein „iLUC-freier“ Rohstoff, weil Raps in Fruchtfolgesystemen aus agronomischen Gründen im Fruchtwechsel mit anderen Kulturen angebaut werden muss. Raps sei zudem die mit Abstand wichtigste europäische Eiweißquelle. Der hiermit verbundene Substitutionseffekt mit Blick auf die Reduzierung des Flächenanspruchs für Sojaimporte aus Drittstaaten werde nicht sachgerecht berücksichtigt. Darüber hinaus müsse anerkannt werden, dass dieses Eiweiß zukünftig neben der Tierernährung auch unmittelbar in der Humanernährung eingesetzt werden könne. Außerdem sei die Tank- oder Teller-Diskussion angesichts der seit Jahren gegebenen guten Marktversorgung nicht sachgerecht, wenn gleichzeitig in der EU Flächen stillgelegt werden sollten. Die Frage der Verwendung von Anbaubiomasse in Biokraftstoffen sei im Trilog zur RED II durch die Beibehaltung der Kappungsgrenze von max. 7 % am Endenergieverbrauch im Straßen- und Schienenverkehr geregelt worden. Die Förderunion betont diese mit Blick auf die in Kürze beginnende Diskussion über den Entwurf zur Nationalen Biomassestrategie (NABIS).

Mit Blick auf das WTO-Urteil ist zu beachten, dass im Falle von Palmöl ein analoges Verfahren anhängig ist, dass die indone-

sische Regierung angestrengt hat. Die UFOP geht davon aus, dass die WTO zu einem gleichlautenden Urteil kommt. Zugleich stellt die Förderunion fest, dass nicht-nachhaltige Biokraftstoffe aus Palmöl im Umkehrschluss aufgrund von Klimaschutzverpflichtungen wie dem Abkommen von Paris nicht nur in der EU, sondern auch in Drittstaaten nicht mehr anrechnungsfähig seien. Die Grundsätze der Nachhaltigkeit müssen global gelten.

Die UFOP betont deshalb den grundsätzlich internationalen Abstimmungsbedarf zur Festlegung gesetzlich verbindlicher und verwendungsunabhängiger Nachhaltigkeitsanforderungen als Voraussetzung für die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf Klimaschutzverpflichtungen. Hier bestehe Abstimmungsbedarf, der beispielsweise in der Global Biofuel Alliance diskutiert werden müsse, die vergangenes Jahr auf Initiative der indischen Regierung im Rahmen des G20-Gipfels gegründet wurde. Die Europäische Union bzw. Deutschland gehören diese Allianz nicht an, im Gegensatz zu Italien.

Die Entscheidung der WTO (348 Seiten) ist [hier](#) einsehbar.

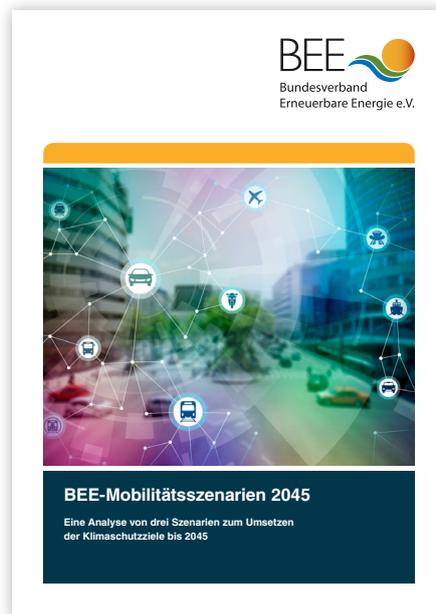
Schlaglichter

BBE: Biokraftstoffe auch zukünftig unersetzbar für Klimaschutz im Verkehr

Bundesverband Bioenergie zur Veröffentlichung des Verkehrsszenarios des Bundesverbandes Erneuerbare Energien

Die heute veröffentlichten „[BEE-Mobilitätsszenarien 2045](#)“ (3,6 MB) des Bundesverbandes Erneuerbare Energien e.V. (BEE) zeigen, dass die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auch zukünftig verfehlt werden. Stephan Arens, Vorstand im Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE), weist auf den auch in Zukunft nicht zu ersetzenden Beitrag nachhaltiger Biokraftstoffe für den Klimaschutz hin: „Alle modellierten Szenarien zeigen, dass alle verfügbaren Optionen benötigt werden, um auch nur in die Nähe der Klimaschutzziele zu kommen. Selbst unter den ambitioniertesten Modellannahmen etwa bei der Elektromobilität verbleibt weiterhin eine Lücke zu den Klimaschutzzielen, trotz eines angenommenen Ausbaus nachhaltiger Biokraftstoffe. Wer heute immer noch einen Rückbau nachhaltiger Biokraftstoffe fordert, handelt verantwortungslos und verschließt die Augen vor der klimapolitischen Realität.“

Der BEE hat in drei Szenarien die Entwicklung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs sowie die Kraftstoffemissionen der Bereiche Bau-, Land- und Forstwirtschaft, Wasser- und Flugverkehr sowie nichtelektrifizierte Schiene unter der Annahme unterschiedlich ambitionierter Ausbaupfade der E-Mobilität, sowie weiterer Parameter wie Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung berechnet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass auch bei überaus ambitionierten und kaum realistischen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr eine Lücke zu den Klimaschutzzielen für das Jahr 2030 des Klimaschutzgesetzes verbleibt. Ebenso



wird das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2045 nicht erreicht. Die Berechnungen beinhalten dabei bereits einen deutlichen Ausbau der Biokraftstoffnutzung um ein Viertel. Arens sieht damit die Rolle der Biokraftstoffe gestärkt und die Debatte über die Zukunftsfähigkeit als beendet an: „Die Berechnungen des BEE verdeutlichen, dass Biokraftstoffe auch langfristig als klimaneutrale Antriebsenergie benötigt werden. Trotz weitestgehender Elektrifizierung des Verkehrs – wo dies möglich ist – und der Verringerung des Energiebedarfs durch Verhaltensänderungen verbleibt eine Energie-Deckungslücke, die es zu schließen gilt. E-Fuels und Wasserstoff alleine werden den Bedarf nicht decken können und laut Prognosen zudem noch viel zu teuer und begrenzt sein, so dass Biokraftstoffe als aktueller Klimaschützer Nummer eins im Verkehr auch zukünftig weiter ihren Einsatz finden werden.“ Die Berechnungen des BEE gehen davon aus, dass Biokraftstoffe in allen Szenarien unverändert auf dem jetzigen Niveau fortgeführt werden. Für das Jahr 2045 verbleibt in den Szenarien dennoch ein fossiler

Energieeinsatz von 58–178 TWh (4,73–15,31 Mio. t RÖE), der zur Erreichung von Klimaneutralität ersetzt werden muss. Eine nachhaltige Ausweitung des Biokraftstoffeinsatzes um ein Viertel, basierend vor allem auf Reststoffen, kann dazu beitragen, den Energiebedarf zu decken. Arens erläutert: „Bereits mit der Erneuerbare Energien Richtlinie der EU von 2018 (RED II) wurde der Anteil von Anbaubiomasse am Biokraftstoffeinsatz begrenzt. Deutschland setzt diese Regelung nochmals strenger um, als von der EU ursprünglich gefordert. Nachhaltigkeitsbedenken werden zudem durch eine unabhängige und verpflichtende Nachhaltigkeitszertifizierung sowie den Ausschluss kritischer Rohstoffe wie Palmöl, begegnet. Grundlage für einen wirksamen Klimaschutz im Verkehr und damit für die Biokraftstoffbranche ist die dringend notwendige Verlässlichkeit der förderpolitischen Rahmenbedingungen, statt Verunsicherung, die die Branche aktuell mit den bekannt gewordenen Entwürfen der Nationalen Biomassestrategie verbindet.“

Über den Bundesverband Bioenergie e.V.

Der Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) ist der Dachverband der Bioenergie. Er wurde 1998 gegründet, um die Vielfalt der Bioenergie mit all ihren Technologiepfaden im Strom-, Wärme- und Verkehrssektor wirksam in Politik und Gesellschaft zu vertreten. Der BBE bindet spezialisierte Branchenverbände und Unternehmen zu einem breiten Netzwerk ein, um damit politische und ökonomische Rahmenbedingungen zu analysieren. Der BBE setzt sich für eine starke Position der Bioenergiebranche für Energiewende und Klimaschutz ein.

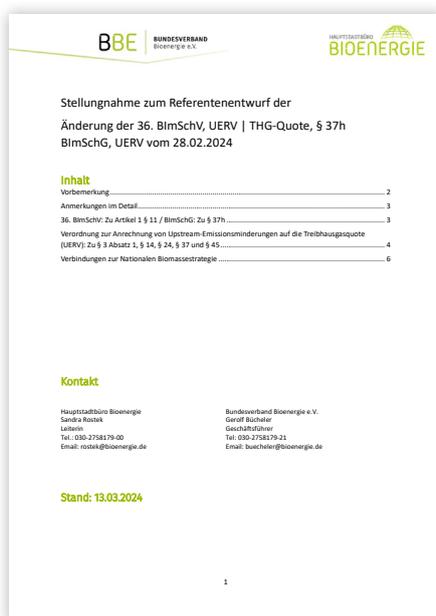
www.bioenergie.de

Schlaglichter

BBE: Die Treibhausgasminderungs-Quote und Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe ausbauen und Klimaschutz im Verkehr verbessern

Nach wiederholter Übererfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) beabsichtigt das Bundesumweltministerium (BMUV) durch eine Novellierung der 36. BImSchV die THG-Quote um 0,1 Prozentpunkte leicht anzuheben. Die Bioenergieverbände begrüßen die Verbesserung dieses wirksamen Klimaschutzinstruments, fordern aber eine deutlichere Erhöhung der THG-Quote und der Unterquote. Das BMUV beabsichtigt zudem die Anrechnung sogenannter Upstream-Emissionsminderungen (UER) auf die THG-Quote schon im Jahr 2024 anstatt 2026 auslaufen zu lassen, da unter diesen Projekten ein begründeter Betrugsverdacht festgestellt wurde. Die Bioenergieverbände begrüßen das vorgezogene Auslaufen, fordern jedoch Anpassungen der Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasquote (UERV) sowie eine lückenlose Aufklärung der Unstimmigkeiten.

Das Hauptstadtbüro Bioenergie (HBB) und der Bundesverband Bioenergie (BBE) begrüßen die geplante Erhöhung der THG-Quote um 0,1 Prozent. Dazu die Bioenergieverbände in ihrer Stellungnahme: Gleichzeitig muss aus Sicht der Bioenergieverbände der in § 37h BImSchG fixierte Ermessensspielraum, der eine Erhöhung der THG-Quote um das halbe bis ein-



einhalbfache der Übererfüllung erlaubt, angesichts der zuletzt hohen Quotenübererfüllung ausgeschöpft werden. Die Bioenergieverbände fordern dementsprechend eine Erhöhung der THG-Quote um 0,15 Prozentpunkte. Die Statistiken der Generalzolldirektion zeigen nämlich deutlich: In den letzten Jahren wurden sowohl die THG-Quote als auch die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe deutlich übererfüllt. Es gibt also Spielraum für mehr Klimaschutz.

Die Bioenergieverbände begrüßen zudem zwar das vorzeitige Auslaufen der Anrechnung der Upstream-Emissionsminderungen im Jahr 2024, anstatt 2026, doch dieses reicht aus Sicht der Verbände nicht aus. Bei den angerechneten

Emissionsminderungen besteht erheblicher Betrugsverdacht; für deutsche Klimaschutzbemühungen sind Schäden verursacht worden. Die Verbände fordern daher nicht nur eine lückenlose Aufklärung, sondern ebenso eine Beseitigung bzw. Anpassung der Regelungslücken in der UERV:

1. Die Höhe der Sicherheitsleistung gemäß § 14 UERV ist anzuheben. Die Bioenergieverbände schlagen vor, aus generalpräventiven Gründen die Sicherheitsleistung auf 600 EUR/t CO₂-Äq. festzusetzen.
2. Die aus gelöschten unrichtigen UER-Nachweisen entstandenen THG-Minderungsmengen, die zur Quotenerfüllung genutzt wurden, müssen auch rückwirkend aberkannt werden.
3. Es muss gewährleistet sein, dass es für mittels unrichtiger UER-Nachweise erzielte Quotenerfüllung keinen Vertrauensschutz geben wird, sondern dass die Quotenverpflichteten die entsprechenden THG-Mengen zügig mit ggf. auch anderen Quotenerfüllungsoptionen ausgleichen müssen. Daher fordern die Bioenergieverbände § 24 UERV hinsichtlich der Rechtsfolgen einer Löschung unrichtiger UER-Nachweise anzupassen.

Die Stellungnahme von HBB und BBE zur 36. BImSchV und UERV finden Sie [hier](#).

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.