

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	18. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	412,86	416,63	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	453,00	448,00	↗
Rapsöl	935,00	955,00	↘
Rapsschrot	303,00	294,00	↗
Rapspresskuchen*	330,00	325,00	↗
Paris Rapskurs	439,50	450,75	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., excl. MwSt.			
Biodiesel	160,43	168,22	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	168,40	171,90	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	81,93	83,36	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Erzeugerpreise für Raps stabil
- Preissteigerungen beleben Abgabebereitschaft der Erzeuger, sowohl für Partien der neuen als auch der alten Ernte
- US-Sojabohnen auf Berg- und Talfahrt, Ernte in Argentinien schreitet nur schleppend voran

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot im Zuge eines knappen Angebots fester
- Sojaschrotpreise zuletzt rückläufig, sukzessiv steigendes Rohstoffangebot aus Südamerika

Pflanzenöle

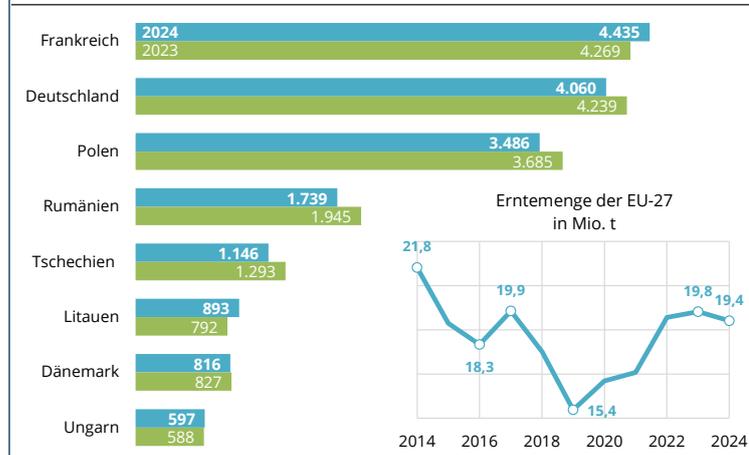
- Rapsöl wieder teuerstes Öl am Markt
- Palmöl kann Höchstwert nicht halten, malaysische Produktion nimmt wieder Fahrt auf

Kraftstoffe

- Umsätze am Biodieselmkt gering
- Rohölkurse bewegen sich aufwärts

Grafik der Woche

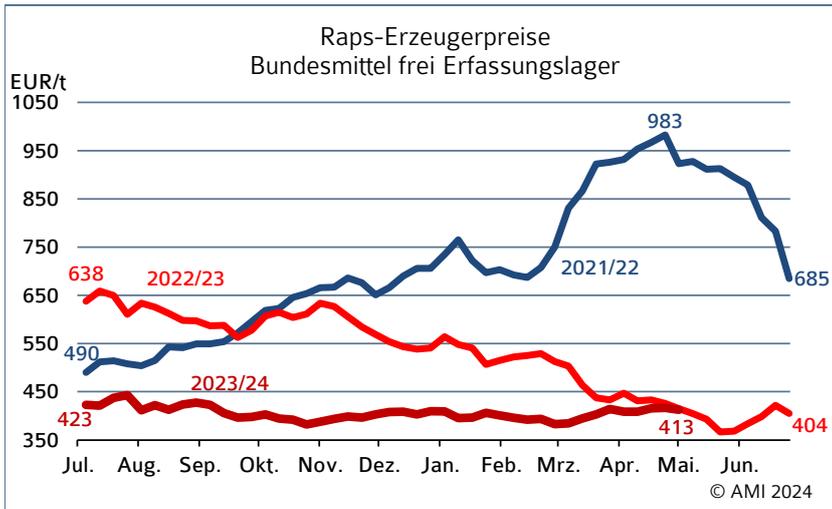
Rapsernten in wichtigen EU-Ländern
in 1.000 t



Quelle: EU-Kommission, AMI

Anmerkung: 2024 und 2023 Prognose

Marktpreise



Raps

Regional wird das aktuelle Preisniveau zur Vermarktung von Restmengen der Ernte 2023 genutzt. Auch Vorkontrakte der Ernte 2024 werden in die Bücher geschrieben. Ohnehin dominieren aktuell die anstehenden Feldarbeiten das Geschehen. Die ungewöhnlich hohen Temperaturen Anfang April führten zu einem deutlichen Entwicklungsschub, welcher jedoch vehement unterbrochen wurde. Frost, Hagel und Schnee sorgten nach den sommerlichen Witterungen regional für Verunsicherung. Minustemperaturen haben z. T. sichtbare Schäden hinterlassen, ob diese das Gesamterntergebnis mindern, ist bislang noch unklar. Eine Schätzung ist frühestens beim Stadium Schotenansatz möglich.

Rapsöl

Am heimischen Rapsölmarkt bleibt es ruhig, das aktuelle Preisniveau bietet keinen Anreiz zum Kauf. Für eine Belebung der Nachfrage wären deutliche Preisrücknahmen nötig. Gleichzeitig ist das Angebot an rohem Rapsöl noch mehr als ausreichend, lediglich vereinzelt finden sich Abnehmer.

Rapsexpeller

Die Gebote für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland wurden im April 24 weiter angehoben. So werden für prompte Partien aktuell 330 EUR/t verlangt und damit 7 EUR/t mehr als vier Wochen zuvor. Das knappe Angebot auf den vorderen Positionen stützt die Preise. Regional sind Partien nur noch schwer zu bekommen bei gleichzeitig weiterhin lebhafter Nachfrage.

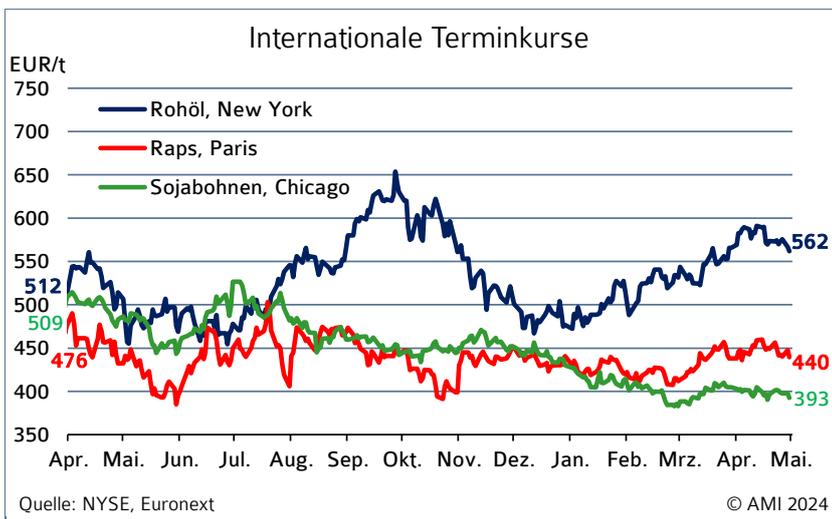
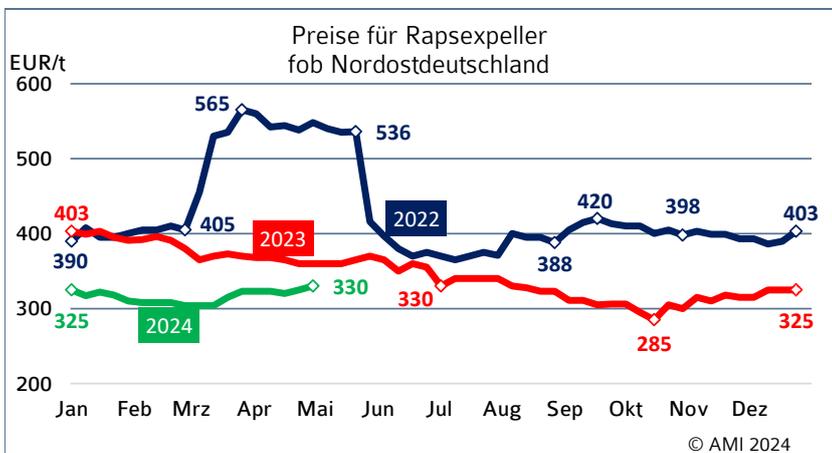
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise bewegen sich im April Auf und Ab. Im Fokus bleibt indes die Verfügbarkeit von Sommerware, denn die Lieferungen von Sojaöl, welches als Rohstoff für FAME 0 dient, verzögern sich auch weiterhin. Biokraftstoffe (Biodiesel/HVO) aus Palmöl sind in vielen Mitgliedsstaaten von der Anrechnung auf Quotenverpflichtungen ausgeschlossen. Als nachfragehemmend ist in Deutschland der Überhang an THG-Quoten zu werten. Vor diesem Hintergrund agieren Marktteilnehmer aktuell zurückhaltend und decken nur den vorrunden und dringenden Bedarf. Hintere Termine finden aktuell kaum Beachtung, hier wird die Rohstoffversorgung vorerst abgewartet.

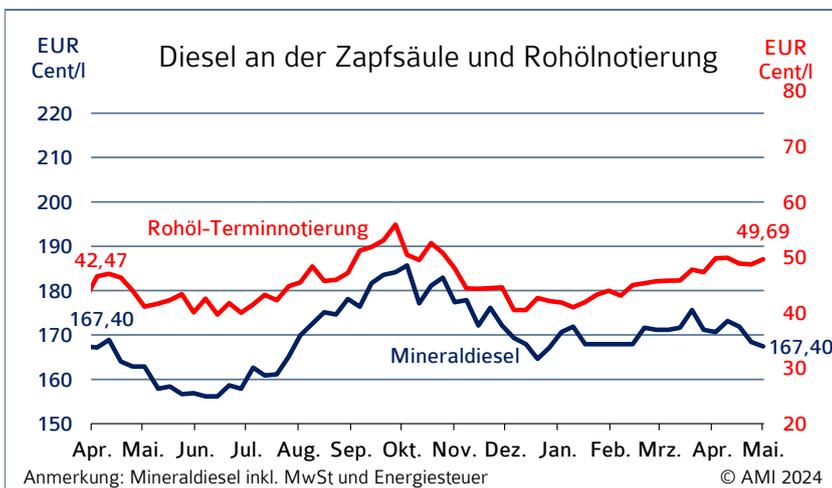
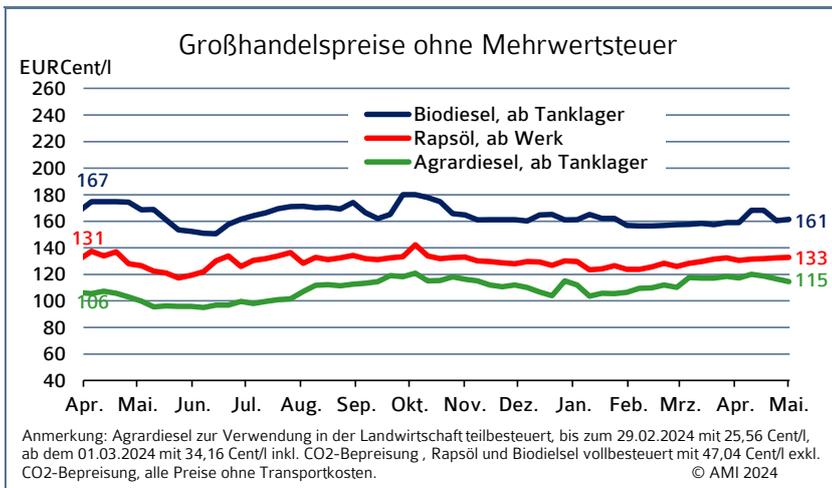
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 30.04.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	453	303	935	929
Vorwoche	448	294	955	964

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024
in 1.000 t

	Jan.	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	189,4	199,8
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.083,2	2.165,1
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.272,6	2.364,9
Anteil Biodiesel in %	8,3	8,3	8,5
Bioethanol ETBE a)	6,8	6,8	9,6
Bioethanol Beimischung	99,0	99,0	81,0
Summe Bioethanol	105,8	105,8	90,6
Ottomotorkraftstoffe	1.200,8	1.200,8	1.177,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.306,5	1.268,1
Anteil Bioethanol in %	8,1	8,1	7,1

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

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen hielten im April ihr hohes Niveau. Dabei waren es vor allem geopolitische Spannungen, die die Preise trieben und zu Risikoaufschlägen führte. Insbesondere der schwelende Konflikt zwischen Israel und dem Iran ließ Befürchtungen aufkommen, dass sich die Angebotsituation weiter verschärfen könnte. Zudem profitierten die Preise von der Verknappung des weltweiten Angebots durch die Förderkürzungen der Opec+-Mitglieder. Begrenzt wurden die Gewinne durch die nach wie vor schwächelnde Konjunktur in den USA und China. So schlossen die Rohölnotierungen am 01.05.2024 bei 49,69 Cent/l und damit rund 2,38 Cent/l höher als im Vormonat. An der Zapfsäule lagen die Preise für Mineraldiesel dagegen zuletzt bei 167,40 Cent/l und damit 3,75 Cent/l niedriger als noch Ende März.

Verbrauch

Biodiesel

Im Januar 24 ist der Biodieselverbrauch zur Beimischung im Dieselmotorkraftstoff gegenüber Vormonat deutlich geschrumpft. Die Menge belief sich auf 189.410 t, was etwa 5,3 % weniger waren als noch im Dezember 23 und gut 5,2 % weniger als im Vorjahresmonat. Der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff (B7) insgesamt ist auf 2,27 Mio. t gesunken. Die Vorjahresmenge wird damit um 3,8 % verfehlt. Angesichts dessen reduziert sich der Anteil der Beimischung von vormonatlichen 8,6 % auf 8,3 %. Im Januar 23 lag der Beimischungsanteil noch bei 8,5 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol verzeichnete im Januar 24 einen Rückgang. Mit 105.760 t wurden insgesamt rund 13,5 % weniger eingesetzt als noch im Vormonat. Die durchschnittliche monatliche Vorjahresmenge von 90.580 t wird damit dennoch übertroffen. Gleichzeitig ist der Verbrauch von Ottomotorkraftstoff um 10,5 % auf knapp 1,2 Mio. t gesunken, was allerdings rund 2 % mehr sind als noch im Januar 23. Vor diesem Hintergrund reduziert sich der Beimischungsanteil gegenüber Vormonat um 0,3 Prozentpunkte auf 8,1 %. Das Vorjahresergebnis von 7,1 % wird damit dennoch übertroffen.

Zum Vergleich siehe monatliche Angaben: <https://www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel-preis/>

Schlaglichter

UFOP-Standpunkt zur Änderung des Klimaschutzgesetzes

Mit dem Beschluss des Bundestages zur Änderung des Klimaschutzgesetzes vom 26.04.2024 sieht die UFOP die Bundesregierung noch stärker in der Verantwortung, die nachhaltig verfügbare Biomasse und das Potenzial zur CO₂-Speicherung in der Land- und Forstwirtschaft auszuschöpfen. Hintergrund ist die vom Bundestag geschaffene Möglichkeit zur Verrechnung der bisher dem jeweiligen Sektor zugewiesenen gesetzlichen Verpflichtungen zur Treibhausgasminderung.

Trotz der aktuell beschlossenen Saldierung bleiben nach Einschätzung der Bundesregierung alle für die Sektoren verantwortlichen Bundesministerien gefordert, einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zu leisten. Die UFOP kritisiert jedoch die Vorgabe, dass Vorschläge für zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen erst vorgelegt werden müssen, wenn die Zielvorgabe zwei Jahre in Folge überschritten wurde. Die Förderunion sieht hier alle Sektoren mehr denn je gefordert, das bestehende Klimaschutzpotenzial im Sinne einer Pufferwirkung vorzeitig zu erschließen, um eine Überschreitung der unverändert geltenden Emissions-Obergrenzen zu verhindern.

In diese vorausschauende Betrachtung seien alle Sektoren einzubeziehen, auch das nachhaltige Treibhausgas-Minderungspotenzial der Land- und Forstwirtschaft, das aktuell nicht ausgeschöpft werde. Sehr kritisch beurteilt die UFOP daher die aktuelle Entwurfsfassung für eine Nationale Biomassestrategie (NABIS). Diese sehe eine Beschränkung des energetischen Einsatzes von Bioenergie vor und werde der



Die Regierungskoalition hat eine Änderung des Klimaschutzgesetzes beschlossen, die eine Saldierung der jährlichen sektorspezifischen Treibhausgasminderungsvorgaben ermöglicht. Die Regierung verschafft sich dadurch allenfalls etwas zeitlichen Spielraum in der Berichterstattung. Der Handlungsdruck für einen nachhaltig wirksamen Klimaschutz bleibt weiter bestehen. Für den Verkehrssektor wird jedoch die Verfehlung der Zielvorgaben zementiert.

Quelle: UFOP e. V.

Herausforderungen des Klimaschutzes nicht gerecht.

Die UFOP fordert daher, dass die bereits bestehende Regelungen zur Begrenzung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse im Kontext des EU-Rechtes überdacht und angepasst werden. Zugleich bedarf es nachhaltiger förderpolitischer Rahmenbedingungen, um Investitionen in bestehenden und neuen Anlagen zu ermöglichen. Die neu im Klimaschutzgesetz vorgesehene Erweiterung der Kompetenzen des Expertenrates für Klimaschutz muss ergänzt werden um Anhörungen der betroffenen Branche, um gemeinsam Maßnahmen und Entwicklungsstrategien zu diskutieren.

Insbesondere die Biomasseproduktion und -nutzung ist im Hinblick auf die Vielfalt der Energieträger (fest, flüssig und gasförmig) und Anforderungen an eine nachhaltige Produktion, Nachhaltigkeitszertifizierung und Einsatzoptionen, einschließlich der CO₂-Speicherung bei der Produktion und Nutzung (CO₂-Recycling) sowie der Nebenproduktverwendung ein insgesamt komplexer

und vernetzter Sektor. Die Nationale Biomassestrategie müsse daher sachgerecht Perspektiven für die Biomassenutzung aufzeigen, betont die UFOP und verweist an dieser Stelle beispielhaft auf die Biomasse- und Bioökonomiestrategie der USA (siehe [Link](#)). Diese hat das Ziel, mittelfristig jährlich mehr als 1 Milliarde Tonnen Biomasse zu mobilisieren. Diese Zielvorgabe setzt gleichzeitig gezielt auf die Erschließung zusätzlicher Biomassequellen.

Änderung des Klimaschutzgesetzes – Saldierung löst das Problem im Verkehr nicht

UFOP: Biokraftstoffe als wichtige Erfüllungsoption mit Potenzial in der Strategieentwicklung mitdenken

Mit ihrem Beschluss, die Saldierung der jährlichen sektorspezifischen Vorgaben für die Treibhausgasminderung zu ermöglichen, kaschiert und legitimiert die Bundesregierung die Verfehlung der Zielvorgaben für den Verkehrssektor. Praktisch alle Mitgliedsstaaten der EU stehen aus Sicht der UFOP vor den gleichen Herausforderungen. Werden die Klimaschutzziele nicht erreicht, müssen Zertifikate aus Steuermitteln erworben werden, um die Zielvorgaben der EU-Lastenteilungsverordnung zu erfüllen. Der Kauf der Zertifikate wird die nationalen Haushalte erheblich belasten, befürchtet die UFOP. Gerade deshalb bedarf es jetzt einer EU-weiten technologieoffenen Strategie zur Förderung alternativer Kraftstoffe in ihrer ganzen Vielfalt. Eine Forderung, die der Verband mit Blick auf die anstehenden Europawahlen und der immer deutlicher werdenden Kritik am „Verbrennerverbot“ an die Politik richtet.

Schlaglichter

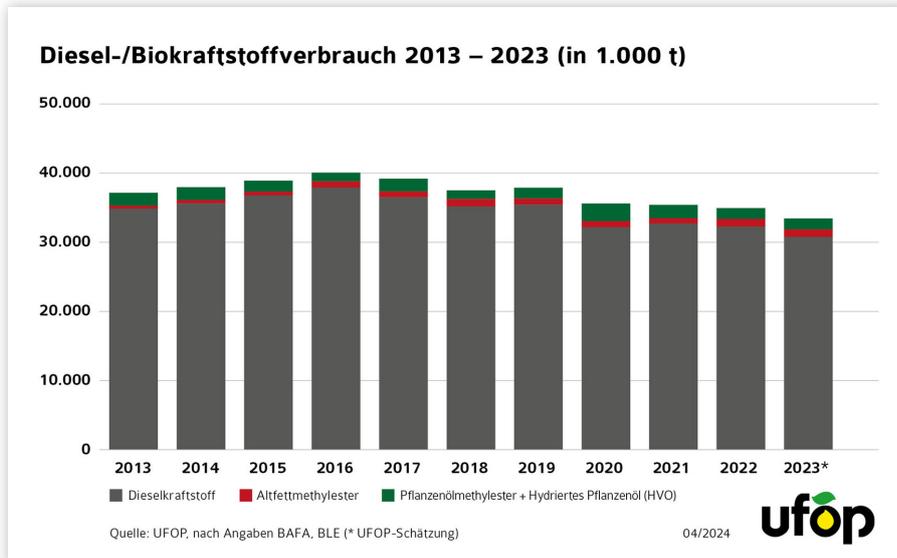
Klimaschutzziel 2030 im Verkehr nach Ampel-Entscheidung nicht erreichbar

UFOP: Herausforderung im Fahrzeugbestand erfordert nachhaltige Kraftstoff- und ausgewogene Förderstrategie

Die UFOP kritisiert die gestern getroffene Vereinbarung der Regierungskoalition zum Klimaschutzgesetz angesichts der dringend notwendigen Maßnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Klimaschutzziele im Verkehrssektor als nicht zielführend. Der Verband fordert auch vor dem Hintergrund des vom Expertenrat für Klimafragen veröffentlichten Prüfberichtes zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2023 erneut eine ganzheitliche Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs.

Die UFOP stellt fest, dass Biokraftstoffe mit etwa 11,5 Mio. t CO₂-Äquivalent jährlich bereits heute einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Dieser Beitrag wird jedoch durch Kapazitätsgrenzen für nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sowie den Einsatz bestimmter Rest- und Abfallstoffe im Volumen begrenzt. Der Verband nimmt die aktuelle Koalitionseinigung zum Anlass und verdeutlicht anhand des Kraftstoffverbrauchs der Jahre 2013–2023 die bestehende enorme Herausforderung der physischen Energiemenge, die aktuell größtenteils von fossilem Dieseldieselkraftstoff gedeckt wird. Diese Energiemengennachfrage erfordere einen umfassenden und sich jeweils ergänzenden strategischen Ansatz, der nach Auffassung der Förderunion differenziert diskutiert und realisiert werden muss – entsprechend des jeweiligen kurz- bis mittelfristigen tatsächlichen Beitrags zum Klimaschutz. Deshalb sei insbesondere die Tatsache zu berücksichtigen, dass nach 2030 noch mehr als 40 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen sind.

Der Elektrifizierung komme zwar grundsätzlich eine wichtige Rolle beim



Antriebswechsel zu, jedoch sind hier auch die Grenzen der Physik für die erforderliche Antriebsleistung und die Opportunitätskosten im Lichte der Abschaffung der Umweltprämie zu berücksichtigen. Folglich müssten förderpolitisch Rahmenbedingungen in den Fokus gerückt werden, die den Umstieg aufgrund der Betriebskostenberechnung attraktiv machen. Dies betreffe nicht nur die erforderliche sozialpolitische Ausgewogenheit der CO₂-Bepreisung, sondern auch die steuerliche Förderung treibhausgasarmer Antriebe und Kraftstoffe. Mit Blick auf die anstehende Europawahl und der Neubestellung der EU-Kommission mahnt die UFOP daher eine zügige Beratung und Beschlussfassung der Energiesteuerrichtlinie an.

National erwartet die UFOP von der Bundesregierung einen für die Land- und Forstwirtschaft Perspektiven und damit auch für die nationale Wertschöpfung schaffenden Entwurf der nationalen Biomassestrategie, welche die vielfältigen Optionen der unterschiedlichen Biomasseformen als Energieträger und -quellen berücksichtigt. Grundsätzlich sollte eine Strategie darauf ausgerichtet sein, gesetzte Ziele möglichst im Konsens zu erreichen. Die UFOP fordert daher einen

konsensualen Diskussionsprozess, wenn die Bundesregierung in Kürze dem Bundestag den Bericht zur Weiterentwicklung des Bundesimmissionsschutzgesetzes bzw. zur Evaluierung der Treibhaus-Quotenverpflichtung vorlegt. Die UFOP betont die internationale Vorbildfunktion dieser gesetzlichen Regelung, durch eine CO₂-gebundenen Strafzahlung die Treibhausgas-effizienz als technologie- und rohstoffoffenen Ansatz in den wettbewerblichen Mittelpunkt zu rücken. Der hiermit einhergehende THG-Quotenhandel schafft zudem zusätzliche Wertschöpfung für Produzenten und Nutzer, insbesondere auch im Bereich der E-Mobilität.

In diesem Zusammenhang betont die UFOP, dass das Klimaschutzziel im Verkehr gleichzeitig weitere Instrumente erfordere, wie zum Beispiel die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie einen ambitionierteren, insbesondere den ländlichen Raum berücksichtigenden Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, dann werde auch das Deutschlandticket an der Treibhausgas-einsparung messbar einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten können.

Schlaglichter

Energie und Eiweiß von Deutschlands schönsten Ölfeldern

Zertifizierung der Nachhaltigkeit als Schlüssel zum Markterfolg

Deutschland blüht auf. Das gilt zumindest für die etwa 1,1 Millionen Hektar Raps, die in diesen Tagen bundesweit leuchtend gelb aufblühen. Übrigens aufgrund des warmen Wetters rund zwei Wochen früher als üblich. Bienen und auch der Wind bestäuben jetzt die Blüten. Nach der Befruchtung beginnt die Energiespeicherung in den größer werdenden Saatkörnern. Die Pflanzen speichern etwa 40 % der Energie in Form von Rapsöl. 60 % werden als Eiweißkomponente gespeichert, die nach dem Pressen der Saat als Rapschrot vor allem in der Milchfütterung eingesetzt wird und dort importiertes Sojaschrot ersetzt. Der mit großem Abstand wichtigste Kunde für das Rapsöl ist bereits seit Jahren die Biodieselindustrie, die hierzulande eine Verarbeitungskapazität von mehr als 4 Millionen Tonnen besitzt.

Im Jahr 2023 produzierten die deutschen Hersteller 3,7 Millionen Tonnen Biodiesel aus verschiedenen Rohstoffen. Die mit Abstand wichtigste Energiequelle ist dabei nach Angaben des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) mit etwa 1,9 Millionen Tonnen Rapsöl. Das stammt nicht nur aus heimischem Anbau. Raps wird auch aus EU-Nachbarländern, der Ukraine aber auch aus Kanada und Australien importiert.

Nachhaltigkeitszertifizierung öffnet den Marktzugang

Gemeinsam ist diesen Rohstoffherkünften

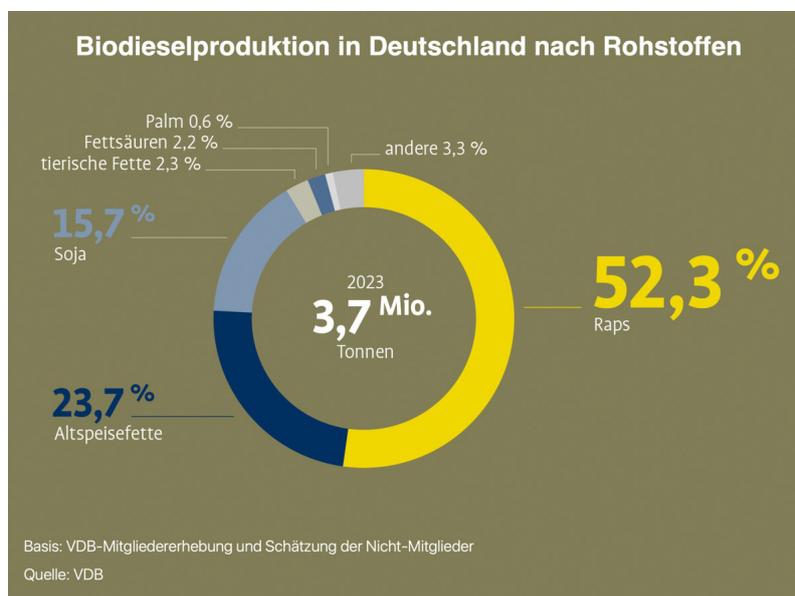
eine umfassende Nachhaltigkeitszertifizierung und Treibhausgasbilanzierung, die über die gesamte Produktions- bzw. Verarbeitungskette hinweg gesetzlich vorgeschrieben ist. Auf der Stufe des Anbaus müssen Landwirte beispielsweise nachweisen, dass die Anbaufläche bereits vor 2008 als Ackerfläche genutzt wurde. So wird ausgeschlossen, dass Raps auf Flächen angebaut wurde, die zu diesem

Neben B7-Diesel wird daher zukünftig auch B10 an deutschen Tankstellen erhältlich sein. Rapsöl kann zudem auch als Rohstoff zur Herstellung von hydriertem Pflanzenöl (HVO) dienen, dann sind höhere Beimischungen oder auch die Verwendung als Reinkraftstoff (HVO100) möglich. Voraussetzung für die Anrechnung auf das Klimaschutzziel im Verkehr ist, dass der Biokraftstoff im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff eine Treibhausgasminde- rung von mindestens 50 % nachweist.

Die Daten der Nachhaltigkeitszertifizierung und der Treibhausgasminde- rung erfasst und dokumentiert die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE). Dem jährlich erscheinenden Bericht ist zu entnehmen, aus welchen Rohstoffen und Herkünften der Biodiesel oder das HVO stammt,

das in dem betreffenden Kalenderjahr dem Diesel beigemischt wurde. Das wichtigste Ergebnis dieses Berichts aus Sicht der Rapsanbauer und der Biodieselhersteller: Die tatsächliche Treibhausgasminde- rung für Biodiesel aus Raps beträgt dem Bericht zufolge für das Jahr 2022 erfreuliche 81 %. (Download: <https://bit.ly/BLE-Bericht>)

Für die Nutzung des Speiseöls gelten diese strengen und gesetzlich vorgegebenen Anforderungen an die Nachhaltigkeitszertifizierung und Treibhausgasbilanzierung übrigens nicht. Nur der Biokraftstoffsektor muss sie erfüllen. Er übernimmt damit auch auf Basis der europäischen Gesetzgebung, international eine wichtige Vorbildfunktion, die auch in Staaten außerhalb der EU verbindlich anzuwenden ist.



Zweck umgewandelt wurden. Die Umnutzung von Grünland in Ackerland soll so verhindert werden. Was Laien in der Regel nicht wissen: Raps kann auf derselben Fläche nur alle drei oder besser vier Jahre angebaut werden. Der Anbau ist so in bestehende Fruchtfolgen integriert oder erweitert sie, was unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten vorteilhaft ist. Raps verursacht dadurch auch keine sogenannten indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC). Das bedeutet aber auch, dass das Anbaupotenzial infolge der Fruchtfolgeansprüche und Anforderungen an Boden und Klima begrenzt ist.

Bis zu 7 % Biodiesel wird herkömmlichen Diesel heute beigemischt. Seit April ist nun auch die Zumischung von 10 % erlaubt.

Schlaglichter

Neue Dieselsorten: Kraftstoff- und Autobranche informieren

Pressemitteilung zur neuen Online-Plattform kraftstoffe.info

Mit einer entsprechenden Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt, voraussichtlich im Mai, ist der Verkauf der neuen Dieselmotorkraftstoffsorten XTL und B10 an deutschen Tankstellen möglich. Sie können einen wertvollen Beitrag für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr leisten. Um zur Markteinführung umfassend zu informieren und zentrale Fragen zu beantworten, haben Verbände der Kraftstoff- und Automobilindustrie die Online-Plattform „kraftstoffe.info“ gestartet. Auf der neuen Website finden Fachleute und Autofahrende wesentliche Informationen zu den innovativen Kraftstoffen sowie Infolyer zum Download.

Die neuen Kraftstoffe sind nötig, damit auch die Bestandsflotte an Pkw und Nutzfahrzeugen mit Dieselmotoren sowie künftige Fahrzeuge mit Dieselmotoren zunehmend Beiträge zum Klimaschutz leisten können. Denn selbst bei weiter voranschreitender Elektrifizierung des Straßenverkehrs werden im Jahr 2030 voraussichtlich noch

mehr als 40 Millionen Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Betrieb sein. Rund 30 Prozent dieser Pkw und fast alle der betreffenden Lkw fahren heute mit Diesel.

Beitrag für mehr Klimaschutz – Freigabe für Fahrzeug erforderlich

Bei XTL wird ein Rohstoff „X“ in einen flüssigen Energieträger („Liquid“) umgewandelt. Das „X“ steht beispielsweise für gebrauchte Speiseöle und Altfette. Dies gilt etwa für die Variante HVO100. Mit diesen XTL-Kraftstoffen lassen sich die Treibhausgasemissionen im Vergleich zur Nutzung rein fossilen Dieselmotorkraftstoffs um bis zu 90 Prozent senken. Diesel B10 enthält bis zu zehn Prozent Biodiesel. Bislang liegt dieser maximale Anteil bei sieben Prozent (B7). XTL und B10 sind mit herkömmlichem Diesel problemlos mischbar. Tankkunden können von den beiden neuen Kraftstoffsorten Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug auf der zentralen offiziellen DAT (Deutsche Automobil Treuhand)-Freigabeliste verzeichnet ist. Diese ist über kraftstoffe.info erreichbar und wird fortlaufend aktualisiert.

Werden die neuen Kraftstoffe an einer Tankstelle angeboten, sind sie durch „B10“- oder „XTL“-Aufkleber an der Tanksäule und entsprechende Plaketten an der Zapfpistole ausgewiesen. Diese Kennzeichnungspflicht schafft Klarheit, da insbesondere XTL-Kraftstoffe unter verschiedenen Bezeichnungen angeboten werden können. Ermöglicht wird die Einführung von XTL und B10 durch die Novelle der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV).

Bereits im Einsatz sind Kraftstoffsorten, die treibhausgasreduziertes XTL und B7-Diesel kombinieren: Die Mischung ist so gewählt, dass rund 25 Prozent CO₂-Emissionen im Vergleich zu fossilem Diesel eingespart werden können, ohne dass eine gesonderte Fahrzeugfreigabe des Herstellers erforderlich ist. Sie werden unter verschiedenen Produktnamen verkauft. Da diese Dieselsorten der Dieselnorm DIN EN 590 entsprechen, sind sie als B7 gekennzeichnet.

kraftstoffe.info - Ein Informationsportal folgender Verbände der Kraftstoff- und Automobilbranche



Schlaglichter

BBE zu Kraftstoffquote: Bioenergie-Branche erwartet lückenlose Aufklärung von Betrugsfällen bei Zertifikaten

Der Entwurf zur Novelle der Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasquote (UERV) wurde gestern entgegen der ursprünglichen Planung nicht vom Bundeskabinett beschlossen. Die zeitliche Verschiebung ermöglicht nun, verbleibende Regelungslücken im Kontext mutmaßlicher zahlreicher Betrugsfälle zu schließen.

Sandra Rostek, Leiterin des Hauptstadtbüro Bioenergie, begrüßt die Verschiebung des Kabinettsbeschlusses und appelliert an die beteiligten Bundesministerien, das verbleibende Zeitfenster nun für zwingend erforderliche Nachbesserungen an dem Verordnungsentwurf zu nutzen. Dieser sei zwar hinsichtlich des vorzeitigen Auslaufens der Anrechnung sogenannter Upstream-Emissionsminderungen (UER) zu begrüßen, doch eine konsequente Aufarbeitung der mutmaßlichen Betrugsfälle sei nicht zu erkennen: „Die in der Realität nicht erbrachten Treibhausgas-Minderungsmengen durch gefälschte UER würden mit dem Referentenentwurf

quasi mit einem Federstreich anerkannt. Auf dem Papier würde dadurch ein Klimaschutzbeitrag in einer Vielzahl von Fällen bestätigt, der so in der Realität nie stattgefunden hat.“

Branchenmitglieder hatten erheblichen Zweifel an der Korrektheit zahlreicher ab 2020 angerechneter UER-Projekte aus China deutlich gemacht. Erst Anfang 2024 leitete die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) eine Untersuchung zu möglicherweise gefälschten Angaben zu UER-Projekten und der Anrechnung auf die THG-Quotenverpflichtung ein. Gefälschte UER-Nachweise haben offenbar die deutschen Klimaschutzbemühungen unterlaufen und verursachten für die gesamte Biokraftstoffwarenkette erhebliche wirtschaftliche Schäden. In Kombination mit den ebenfalls unter Betrugsverdacht stehenden Biodieselimporten aus China führen auch diese vermeintlich erbrachten THG-Minderungen zu einem Verdrängungseffekt beim physischen Bedarf für Biokraftstoffe mit der Folge Preisdruck an den Rohstoff- und Biokraftstoffmärkten durch erforderliche

zusätzliche Exporte und einem rasanten Verfall der Preise für die Übernahme von Quotenverpflichtungen (THG-Quotenhandel) von über 400 EUR je Tonne CO₂ auf ca. 100 EUR je Tonne CO₂. Negativ betroffen ist damit auch die E-Mobilität.

Das Hauptstadtbüro Bioenergie fordert deshalb auch hier eine lückenlose Aufklärung gefälschter UER-Zertifikate aus China und dass UER-Projekte nicht zur Kompensation genutzt werden dürfen. Rostek unterstreicht: „Es muss gewährleistet werden, dass es für gefälschte UER-Nachweise keine Quotenerfüllung gibt und darüber hinaus die Quotenverpflichteten die entsprechenden THG-Mengen zügig mit anderen Quotenerfüllungsoptionen ausgleichen müssen. Dass gefälschte UER-Zertifikate wiederum mit neuen UER-Zertifikaten ausgeglichen werden dürfen, wäre nichts anderes als die Legalisierung von Betrug an der Klimaschutzverpflichtung. Deutsche Klimaschutzbemühungen werden so umgangen, die Glaubwürdigkeit des Prüfsystems sowie die DEHSt stehen auf dem Spiel“, schließt Rostek.

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.