

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	490,73	505,80	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	465,00	461,00	↗
Rapsöl	985,00	990,00	↘
Rapsschrot	292,00	300,00	↘
Rapsschrot*	.	.	→
Paris Rapskurs	491,25	515,25	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	167,44	168,12	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	157,90	154,65	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	59,24	62,79	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Handelsaktivität am heimischen Rapsmarkt bleibt gering
- Niederschläge konnten Ertragsorgen regional mildern
- US-Sojakurse auf Monatssicht fester, Lage bleibt angesichts des Zollstreits angespannt

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise im Sog schwacher Rohstoffnotierungen
- Sojaschrot rutscht im Monatsverlauf im Preis ab

Pflanzenöle

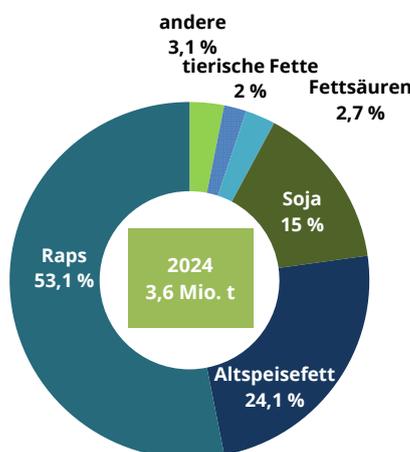
- Umsätze mit Rapsöl bleiben im April überschaubar
- Palmöl kann Gewinne zum Monatsende nicht halten, Aussicht auf eine höhere Palmölproduktion und steigende Vorräte belasten

Kraftstoffe

- Biodieselmärkte ohne wesentliche Veränderung, physische Beimischung weiterhin nicht wettbewerbsfähig
- Rohöl tendiert in der zweiten Monatshälfte schwächer, Handelskonflikte üben Druck aus

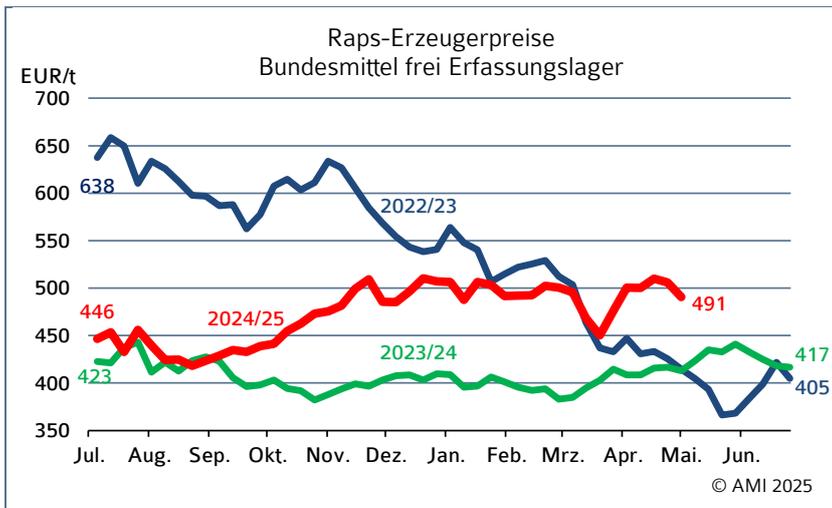
Grafik der Woche

Biodieselproduktion in Deutschland
nach Rohstoffen, in %



Quelle: VDB

Marktpreise



Raps

Die Abgabebereitschaft der Erzeuger bleibt gering. Hier stimmen die Preisvorstellungen nicht überein, zumal Raps der Ernte 2024 im Schnitt zuletzt wieder unter die Linie von 500 EUR/t rutschte. Auch hinsichtlich der Vermarktung der kommenden Ernte herrscht Zurückhaltung. Für den Großteil der Rapsfelder in Deutschland ist der Regen noch gerade rechtzeitig gekommen. Regional ist aktuell nur auf leichten Böden und in Brandenburg von Trockenschäden auszugehen. Insgesamt präsentieren sich die Bestände in guter Verfassung. Allerdings werden bald weitere Niederschläge benötigt, um das Ertragspotenzial auszuschöpfen.

Rapsöl

Die Nachfrage nach Rapsöl blieb im April verhalten. Der Lebensmitteleinzelhandel hat seinen Bedarf ohnehin bereits zum Großteil gedeckt. So agieren Marktteilnehmer zurückhaltend. Mit dem Kauf von Partien zur neuen Saison wird in der Hoffnung auf deutliche Preisrücknahmen vorerst abgewartet. Auch seitens des Energiesektors bleibt die Lage unverändert.

Rapsexpeller

Obwohl sich die Mühlen, besonders im Osten, nach Marktberichten wieder mit Saat eindecken, führte dies nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Angebots. Der Handel verlief indes in ruhigen Bahnen bei nur sehr geringer Nachfrage. Der Markt war geprägt von Zurückhaltung, zu groß ist die Unsicherheit über die weiteren Entwicklungen der US-Zollpolitik. Hinzu kamen die Osterfeiertage zum Monatsende. Viele Marktakteure waren im Urlaub, Neugeschäft wurde nur wenig notiert.

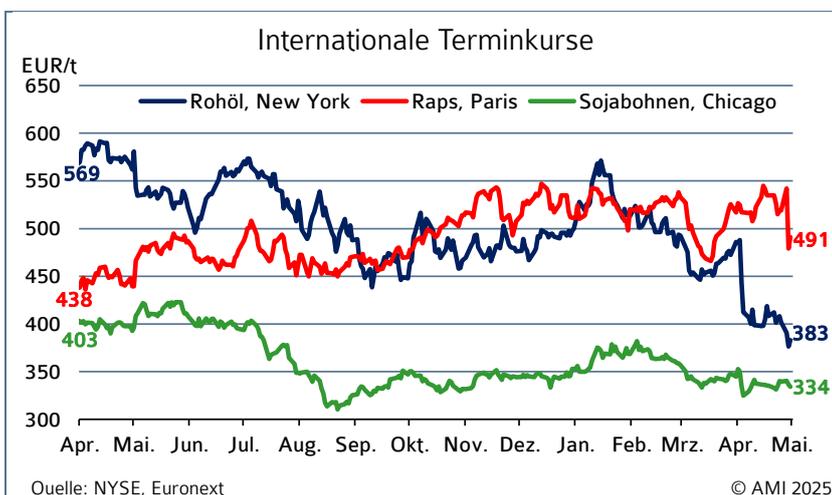
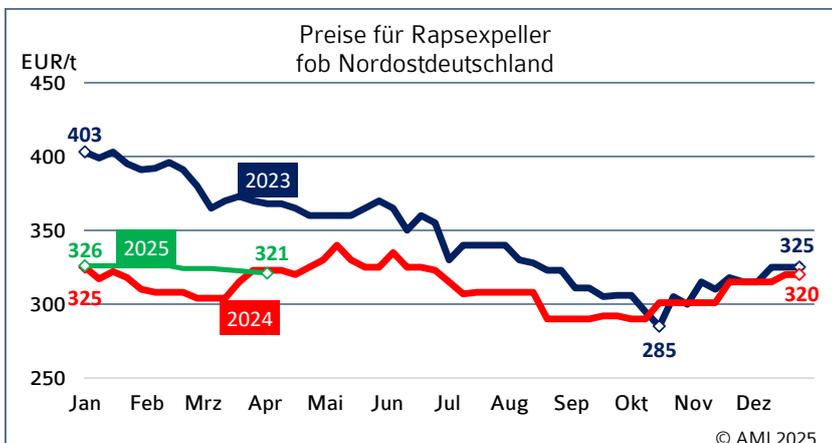
Großhandelspreise

Die Nachfrage nach Biodiesel zur physischen Beimischung geht auch weiterhin gegen Null. Diese bleibt gegenüber dem Zukauf von CO₂-Zertifikaten auch weiterhin nicht wettbewerbsfähig. Für letzteres scheint sich jedoch eine leichte Erholung des Preisniveaus abzubilden. Das könnte in den kommenden Wochen zumindest einen Anreiz zur physischen Beimischung darstellen.

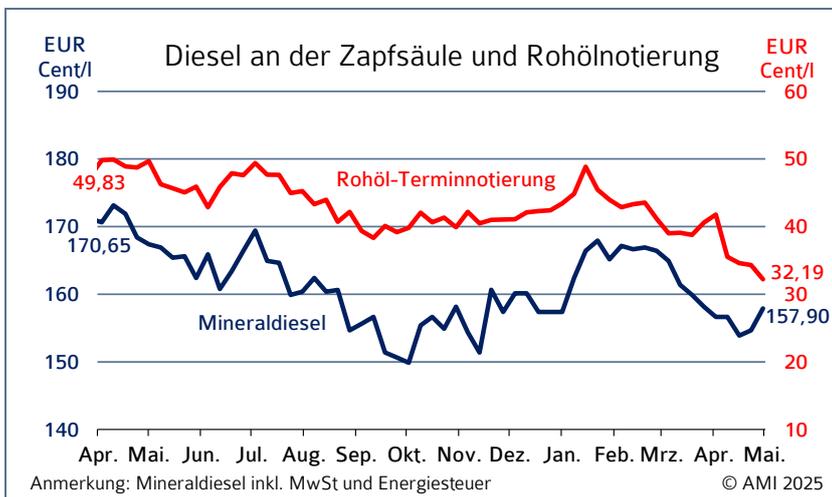
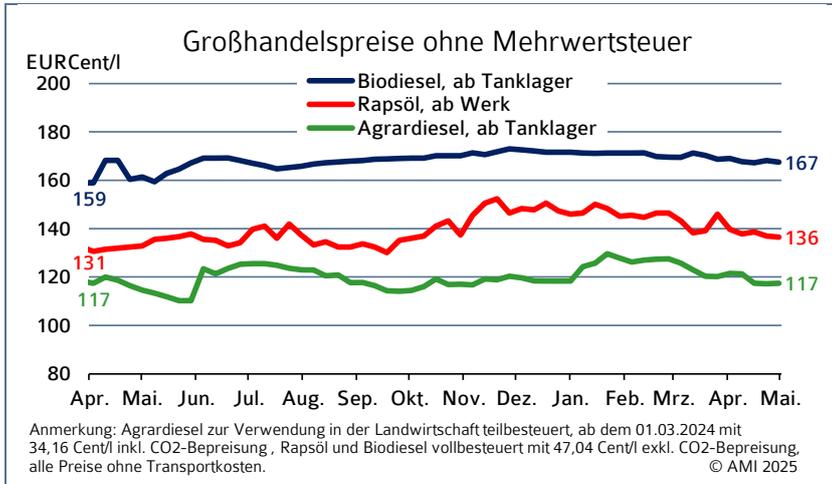
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 30.04.2025, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2024 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	465	292	985	960
Vorwoche	461	300	990	965

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Ging es in der ersten Monathälfte noch bergauf, drehten die Rohölnotierungen Mitte April ins Minus und gaben teils kräftig nach. Druck kam dabei von der Sorge um eine Abkühlung der Weltwirtschaft aufgrund des drohenden Handelskrieges, ausgelöst durch die aggressive US-Zollpolitik. Für zusätzliche Verunsicherung sorgten zuletzt widersprüchliche Signale zum Verhandlungsstand zwischen China und den USA.

Verbrauch

Biodiesel

Insgesamt wurden nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Jahr 2024 in Deutschland mit knapp 2,1 Mio. t rund 20,6 % weniger Biodiesel zur Beimischung im Dieselmotorkraftstoff verwendet als im Vorjahr, obwohl die gesetzliche Vorgabe der THG-Minderungsverpflichtung ggü. 2023 von 8 % auf 9,35 % anstieg. Im Jahresverlauf nahm der Verbrauch seit Juli stetig ab und rutschte im Dezember auf den historischen Tiefststand von 90.800 t. Bei einem gleichzeitig um 1,7 % gegenüber Vorjahr rückläufigen Dieselmotorkraftstoffverbrauch von 30,2 Mio. t, schrumpft der Beimischungsanteil im Jahresdurchschnitt um 1,4 Prozentpunkte auf 6,4 %.

Hinweis: Zum Redaktionsschluss lag die aktualisierte Tabelle der BAFA nicht vor, daher anbei Kommentar und Tabelle entsprechend dem Bericht 04/2025.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024													kumuliert	
in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	181,1	225,1	195,9	204,4	197,7	208,8	200,7	190,7	110,9	106,9	90,8	2.065,1	2.599,2
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.337,8	2.410,0	2.541,8	2.362,6	2.478,0	2.687,2	2.516,1	2.623,0	2.525,6	2.606,5	2.449,9	30.161,1	30.672,1
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.518,9	2.635,1	2.737,7	2.567,0	2.675,7	2.896,0	2.716,8	2.813,7	2.636,4	2.713,4	2.540,7	32.226,2	33.271,3
Anteil Biodiesel in %	8,3	7,2	8,5	7,2	8,0	7,4	7,2	7,4	6,8	4,2	3,9	3,6	6,4	7,8
Bioethanol ETBE a)	6,8	8,5	9,1	6,9	7,3	8,4	10,1	9,1	5,7	5,8	7,4	5,2	90,7	131,7
Bioethanol Beimischung	99,0	87,0	109,7	97,1	100,7	97,4	105,5	100,9	111,5	95,2	93,1	93,9	1.166,0	1.119,9
Summe Bioethanol	105,8	95,4	118,9	104,0	108,0	105,8	115,7	110,0	117,2	101,0	100,5	99,0	1.256,7	1.251,6
Ottomotorkraftstoffe	1.200,8	1.215,2	1.310,6	1.379,6	1.465,7	1.375,8	1.466,2	1.477,7	1.402,2	1.414,4	1.382,0	1.380,4	16.452,8	16.092,7
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.310,7	1.429,4	1.483,6	1.573,7	1.481,6	1.581,9	1.587,7	1.519,3	1.515,4	1.482,5	1.479,4	17.709,5	17.344,3
Anteil Bioethanol in %	8,1	7,3	8,3	7,0	6,9	7,1	7,3	6,9	7,7	6,7	6,8	6,7	7,1	7,2
Heizöl leicht	1.032,7	707,7	729,3	734,4	755,9	900,0	799,2	984,2	1.114,1	1.083,3	959,0	939,4	10.765,0	11.481,5
Bioheizöl	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	2,4	.

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

Bioethanol

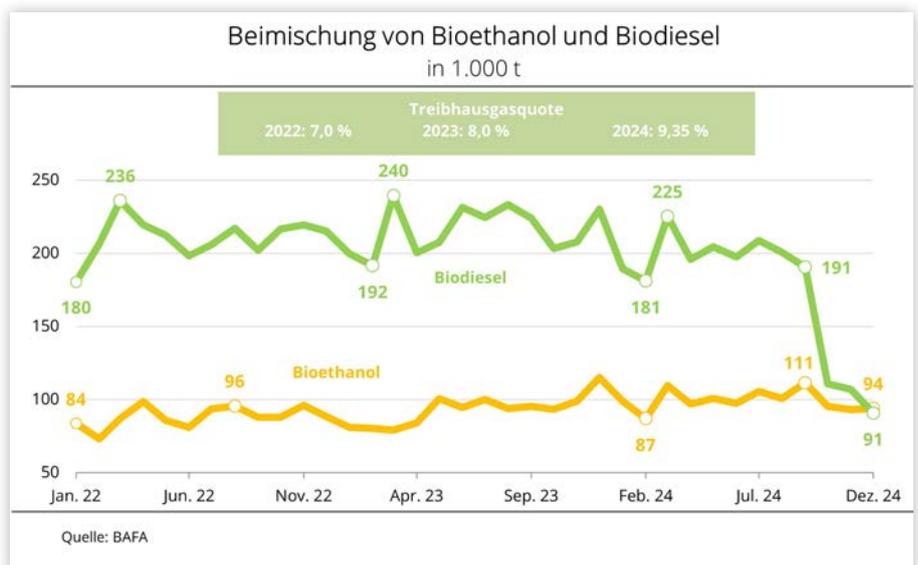
Einen marginalen Anstieg verbuchte dagegen der Bioethanolverbrauch. Von Januar bis Dezember 24 wurden insgesamt knapp 1,3 Mio. t Bioethanol eingesetzt, als Beimischung zum Ottomotorkraftstoff und zur Herstellung von ETBE; das war ein Plus von 0,4 % gegenüber Vorjahreszeitraum. Von dieser Menge wurden rund 7 % zur ETBE-Herstellung verwendet, die übrigen rund 93 % Benzinmotorkraftstoffen beigemischt. An Ottomotorkraftstoff wurden 2024 rund 16,5 Mio. t eingesetzt und damit 2,2 % mehr als noch 2023. Vor diesem Hintergrund sinkt der Anteil von Bioethanol im Kraftstoffgemisch um 0,1 Prozentpunkte auf 7,1 %.

Schlaglichter

Biodieselvebrauch erneut stark rückläufig

Im Dezember 2024 erreichte die Biodieselbeimischung zur Erfüllung der Treibhausgas Minderungsverpflichtung mit 90.800 t einen historischen Tiefststand. Im November waren noch ca. 107.000 t beigemischt worden. Der Verbrauch von Biodiesel und Hydriertem Pflanzenöl (HVO) sank nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) im Jahr 2024 auf rund 2,1 Mio. t und lag damit 20,6 % unter dem Vorjahr. Die UFOP fordert die neue Bundesregierung mit Blick auf die erwartete Entwicklung auf, die Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus bestimmten Abfallölen und -fetten gemäß der Rohstoffkategorie Teil A des Annex IX der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) im Zuge der anstehenden Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes abzuschaffen.

Die seit Monaten diskutierte Verschärfung der Betrugsprävention könne nur dann wirksam sein, wenn mit der Doppelanrechnung die eigentliche Ursache für Betrug und Verlagerungseffekte beseitigt werde, bekräftigt der Verband. Die aktuelle Diskussion über unzureichend durchgeführte Zertifizierungen beschädige das Vertrauen in die Nachhaltigkeitszertifizierung. Letzteres sei die Grundlage für das Geschäftsmodell, das mit der jährlich steigenden Verpflichtung zur THGMinderung grundsätzlich richtig und zukunftsweisend angelegt sei. Allerdings unterlaufe die virtuelle Quotenerfüllung durch die Doppelanrechnung den Klimaschutzbeitrag der Biokraftstoffe. Denn trotz einer auf 9,35 % gestiegenen THG-Minderungsverpflichtung wird der absolute Beitrag von Biokraftstoffen stagnieren bzw. sinken. Die UFOP erwarte, dass genau dies das Ergebnis des Ende des Jahres



von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) erwarteten Evaluations- und Erfahrungsberichts für das Jahr 2024 sein werde. Vor diesem Hintergrund erteilt die Förderunion auch der bereits im EU-Recht verankerten Option einer Erweiterung der Rohstoffkategorie in Teil A des Anhangs IX eine Absage. Aufgenommen sollen der Zwischenfruchtanbau sowie der Anbau auf degradierten Flächen. Auch hier hinterlässt die EU-Kommission Regelungslücken, weil keine Kulturarten benannt oder entsprechende Kriterien

für die erforderliche Zertifizierung vorgegeben werden. Die UFOP befürchtet Probleme analog zu den Biokraftstoffen aus Abfallölen und fordert stattdessen die Schaffung einer wirksamen Rückverfolgbarkeit und eine im wahrsten Sinne des Wortes funktionierende Unionsdatenbank. Die UFOP erhofft sich von der neuen Bundesregierung eine Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verbänden der betroffenen Warenketten und den zuständigen Stellen. Ziel sei es, Probleme bestenfalls vorausschauend zu lösen, schlägt die UFOP vor.

Schlaglichter

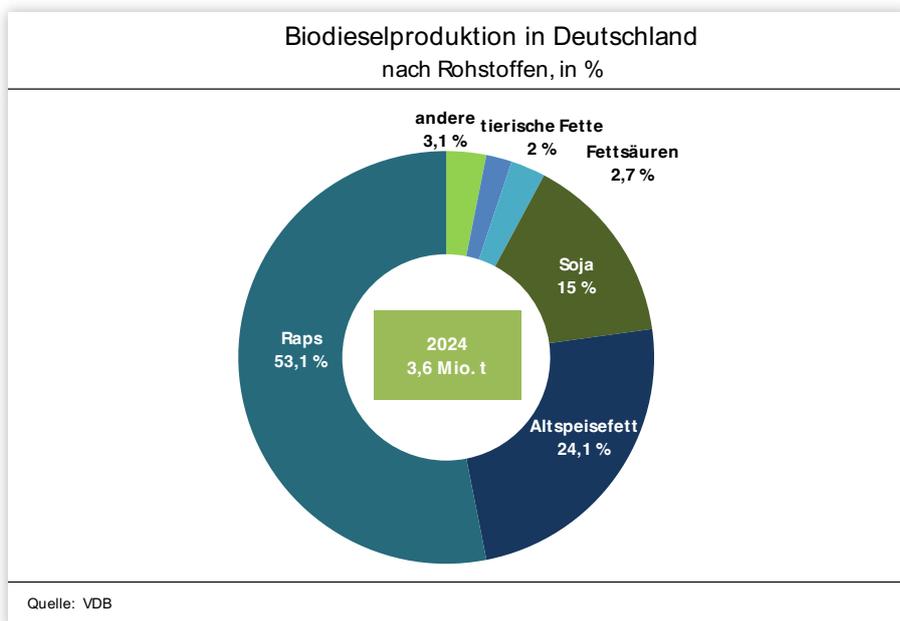
Raps bleibt dominierender Rohstoff zur Biodieselherstellung

Biodieselindustrie wichtigster Kunde für Rapsöl

Deutschland ist in Europa der größte Hersteller von Biodiesel. Nach jüngsten Angaben des Verbands der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) wurden im Kalenderjahr 2024 in Deutschland insgesamt rund 3,6 Mio. t Biodiesel produziert. Auf Jahressicht entspricht das einem Plus von 100.000 t.

Mehr als die Hälfte der produzierten Menge geht dabei auf den Rohstoff Raps zurück. So hatte Biodiesel aus Rapsöl 2024 einen Anteil von rund 53,1 %. Auf Platz 2 rangieren Altspeisefette mit einem Anteil von 24,1 %, gefolgt von Soja mit 15,0 %. Tierische Fette können erst seit 2021 als Rohstoff in der deutschen Biokraftstoffproduktion angerechnet werden und nehmen bislang einen Anteil von 2 % ein. Dagegen spielt Palmöl in der heimischen Biodieselherstellung und Kraftstoffverwendung keine Rolle mehr, denn aus dem tropischen Öl hergestellter Biodiesel bzw. HVO wird seit 2023 nicht mehr auf die Erfüllung der Treibhausgasquote angerechnet.

Die UFOP stellt fest, dass 2024 etwa 1,45 Mio. t Rapsöl hierzulande zu Biodie-



sel verarbeitet wurden. Diese Ölmenge entspricht etwa der Rapsernte 2024, rechnet die Förderunion vor. Die deutsche Biodieselindustrie ist damit der wichtigste Kunde für den heimischen Rapsanbau. Die Nachfrage nach Rapsöl zur Kraftstoffherstellung sichert folglich auch die Erzeugung von ca. 2,2 Mio. t Rapsschrot, die heute mit Abstand wichtigste gentechnikfreie Proteinquelle in der Milchviehfütterung. Diese Wertschöpfungskette ist ein Musterbeispiel einer vernetzten Bioökonomie mit Marktpotenzial, weil Rapsöl bzw.

Methylester zukünftig auch eine größere Bedeutung in der sogenannten Molekülwende in der chemischen Industrie einnehmen können. Zu betonen ist aus Sicht der UFOP, dass diese Transformation im Rahmen der nationalen und EUBioökonomiestrategie mitgedacht und gefördert werden muss, fordert der Verband und betont, dass die entsprechende Erntemenge grundsätzlich jederzeit auch für den Nahrungsmittelmarkt als „Reserve“ zur Verfügung steht.

Schlaglichter

DBFZ: Monitoring zu erneuerbaren Energien im Verkehr

Die europäische Union und weite Teile der Welt verfolgen das ehrgeizige Ziel, bis spätestens zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein. Mit durchschnittlich 20 % der jährlichen Treibhausgasemissionen kommt dem Verkehrssektor hierbei eine Schlüsselrolle zu. In Zusammenarbeit mit dem Technologie- und Förderzentrum (TFZ), der Technischen Universität Hamburg (TUHH), dem Paul-Scherrer-Institut (PSI) und dem Fraunhofer-Zentrum für Chemisch-Biotechnologische Prozesse (CBP) hat das Deutsche Biomasseforschungszentrum vor diesem Hintergrund einen umfangreichen Monitoringbericht zum Thema „Erneuerbare Energien im Verkehr“ verfasst. Die jetzt veröffentlichte und frei verfügbare Studie beschreibt den aktuellen Stand der Energiewende im Verkehr für Deutschland, Europa und weltweit.

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sind seit 1990 weltweit um über 65 % gestiegen. Gleichzeitig wird bis zum Jahr 2050 weltweit ein weiterer massiver Anstieg der Verkehrsleistung erwartet. Mit Blick auf Deutschland verlangsamt sich die dringend notwendige Verkehrswende zunehmend, die deutschen Klimaziele im Verkehrsbe- reich werden in den kommenden Jahren voraussichtlich nicht erfüllt. Entsprechend steigen die Herausforderungen für einen klimaneutralen Verkehr weiter an. Der vom DBFZ veröffentlichte Monitoringbericht „Erneuerbare Energien im Verkehr“ beschreibt den aktuellen Stand der Energiewende im Verkehr für Deutschland, Europa und weltweit. Im Fokus stehen erneuerbare Kraftstoffe aus Biomasse und Strom sowie erneuerbarer Wasserstoff und Strom. Einleitend wird ein Ausblick auf die Energiewende im Verkehr mit Pers-

pektive auf einen klimaneutralen Verkehr gegeben, der den zukünftigen Bedarf an erneuerbaren Energien der möglichen Bereitstellung gegenüberstellt. In den weiteren Abschnitten des Berichts werden u. a. die rechtlichen Rahmenbedingungen und grundlegenden politischen Zielsetzungen für erneuerbare Energien sowie die wesentlichen Schritte in der Bereitstellungs- und Nutzungskette erneuerbarer Energien dargestellt, gefolgt von einer ökologischen und ökonomischen Einordnung.

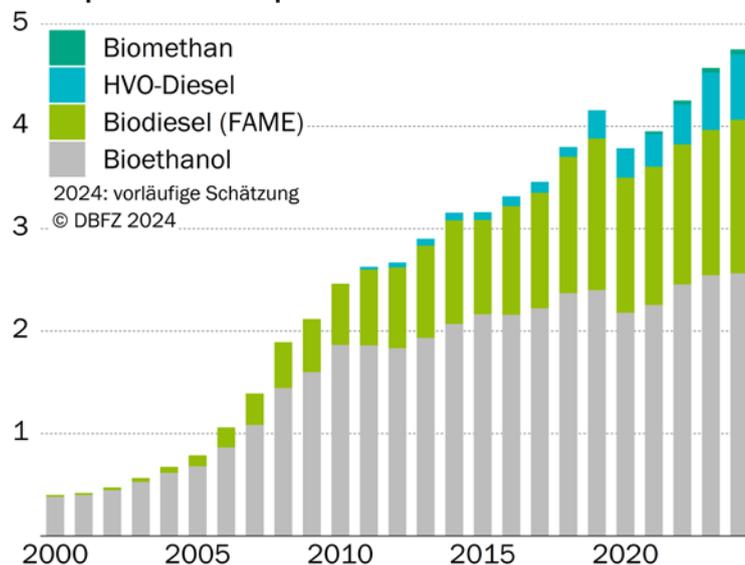
Vermeidung von Verkehr und Verlagerung auf klimafreundlichere Optionen sowie Wechsel zu erneuerbaren Kraftstoffen und alternativen Antrieben erforderlich

Ein wesentlicher Baustein der Verkehrswende ist die Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe. Im Jahr 2024 lag der Anteil elektrisch angetriebener Pkw in Deutschland bei ca. 3 %. Ein sukzessiver Ausbau dieses Anteils im derzeitigen Tempo wird nicht genügen, um bis zum Jahr 2030 15 Millionen zugelassene Elektrofahrzeuge und weitergehend die Klimaziele zu erreichen. Aus Sicht der Autor:innen ist eine stärkere und deutlich

schnellere Elektrifizierung von Neufahrzeugen in allen Bereichen, in denen dies möglich ist, unerlässlich. Dieses Ziel muss sich auch klar in den regulatorischen Rahmenbedingungen widerspiegeln. So stellen die diskutierten Aufweichungen des Verbrennerausstiegs im Jahr 2035 im Kontext der europäischen CO₂-Flottenregulierung einen Fehlanreiz für Gesellschaft und Industrie dar. Parallel dazu ist der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe vor allem in den schwer elektrifizierbaren Bereichen des Flug-, Schiffs- und teilweise auch Schwerlastverkehrs sowie bei Bestandsfahrzeugen mit Verbrennungsmotor unverzichtbar. Die heute weltweit produzierten Biokraftstoffmengen (ca. 4,8 Exajoule in 2024) können diesen Bedarf nicht annähernd decken. Zukünftig wird mindestens die 10-fache Kapazität benötigt. Dazu müssen neue strom- und biomassebasierte Technologien am Markt etabliert und das Wissen über die Potenziale geeigneter Ressourcen und deren nachhaltige Mobilisierung ausgebaut werden, so die Verfasser:innen der Studie.

[Link zum Download](#)

Welt | Biokraftstoffproduktion in EJ



Schlaglichter

Handelskonflikt: Selbstversorgung stärken



Angesichts des globalen Zollstreits fordern OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland und die UFOP mehr Besonnenheit. Gleichzeitig plädieren beide Verbände für eine Stärkung des heimischen Ölsaaten-Anbaus und des EU-Binnenmarktes und veröffentlichten dazu eine gemeinsame „Ölpflanzen-Strategie“.

Zollstreit gefährdet Versorgung und Wertschöpfung

Mit rund drei Millionen Tonnen wird etwa die Hälfte der in die EU importierten US-Sojabohnen in Deutschland verarbeitet. „Zölle haben massive wirtschaftliche Auswirkungen auf unsere Branche, denn die Märkte reagieren sofort und die Lieferketten sind ohnehin bereits angespannt“, so OVID-Präsidentin Jaana Kleinschmit von Lengefeld.

Trotz eines aktuellen Moratoriums drohen ab 1. Dezember 2025 25 Prozent EU-Zoll auf importierte Sojabohnen aus den USA. Der Zollkonflikt zwischen den USA und Kanada führte bereits zu einem Preisdruck auf deutsche Raps- und Sojaölsaaten. Steigende Zölle auf Düngemittel und Mais verdeutlichen, wie Handelsstreitigkeiten die Landwirtschaft und den internationalen Agrarhandel destabilisieren. Erschwerend hinzu kommen EU-Gesetze zu Lieferketten und Berichtspflichten, die den EU-Markt zunehmend unattraktiv machen.

Selbstversorgung stärken

Mit der „10+10“-Strategie setzt sich die UFOP für einen wachsenden Anbau von blühenden Ölpflanzen und Körnerleguminosen ein. Das stärkt die Resilienz der Landwirtschaft, steigert die Selbstversorgung mit Proteinen, erweitert die Fruchtfolgen und verbessert die Bodenfruchtbarkeit. „Zusätzlich fordern wir

ein klares politisches Bekenntnis zu Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse. Diese spielen eine wichtige Rolle beim Klimaschutz im Verkehr und sichern gleichzeitig die Versorgung mit Pflanzenölen“, so der UFOP-Vorsitzende Torsten Krawczyk.

Handel aufrechterhalten

2023 betrug die deutsche Selbstversorgung mit proteinreichen Futtermitteln 36 Prozent. Selbst bei stärkerer Fokussierung auf die heimische Erzeugung von Ölsaaten wird Deutschland auch zukünftig auf Agrarimporte angewiesen sein. „Wir brauchen daher für die Versorgung und die Verarbeitung am Standort Deutschland Ölsaaten aus der ganzen Welt. Das erfordert neben einer innovativen Optimierung des Anbaus von Ölsaaten auch den Abschluss von Freihandelsabkommen und den mutigen Abbau von Bürokratie“, so Kleinschmit von Lengefeld abschließend. UFOP und OVID sehen im vorliegenden Koalitionsvertrag vielversprechende Ansätze. Diese muss die neue Bundesregierung mutig umsetzen.

[Link zur Ölpflanzenstrategie](#)

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.