

UFOP – Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE.....2

Raps

Rapsöl

Rapsschrot

Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3

Großhandelspreise

Tankstellenpreise

Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Handel am Rapsmarkt ruht, Marktteilnehmer verharren in Zurückhaltung
- Rapsernte 2025 bundesweit durch Niederschläge unterbrochen
- US-Sojakurse im Griff der Wettermärkte, günstige Witterung in den Vereinigten Staaten übt Druck aus

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot kann das Preisniveau im Monatsverlauf nicht halten
- Sojaschrot schlägt keine eindeutige Richtung ein

Pflanzenöle

- Rapsöl ungewöhnlich preisfest, Umsätze bleiben jedoch gering
- Palmöl profitiert von einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit

Kraftstoffe

- Biodieselmärkte steht unverändert still
- Rohöl zum Monatsende sprunghaft fest, Lage im Nahen Osten spitzt sich zu

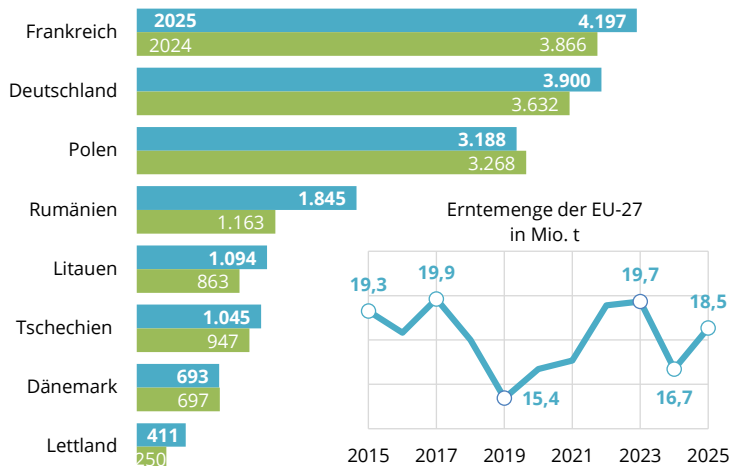
Preistendenzen

Mittelwerte	31. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	450,00	447,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	471,00	463,00	↗
Rapsöl	1.045,00	1.030,00	↗
Rapsschrot	246,00	246,00	→
Rapspresskuchen*	290,00	290,00	→
Paris Rapskurs	465,00	476,50	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	167,55	167,71	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	159,15	160,65	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	68,38	65,45	↗

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

Grafik der Woche

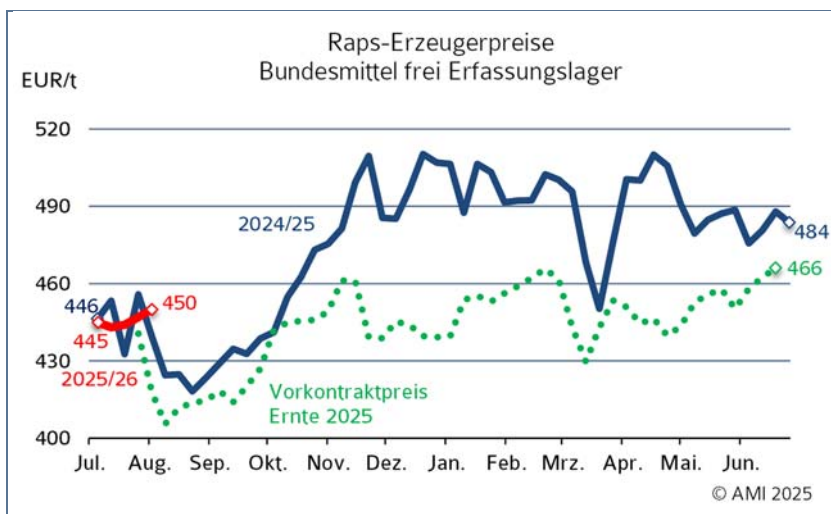
Rapsernten in wichtigen EU-Ländern in 1.000 t



Quelle: EU-Kommission, AMI

Anmerkung: 2025 Prognose

Marktpreise



Raps

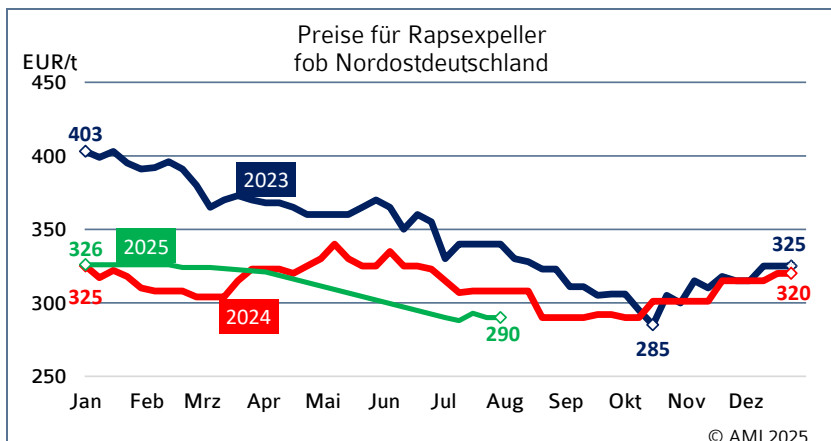
Entgegen dem Druck der laufenden Ernte konnten sich die Rapspreise am heimischen Markt im Juli behaupten. Dabei spielt die Vermarktung jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Erzeuger sind vorrangig mit der Ernte beschäftigt und zeigen nur wenig Interesse an Handelsaktivitäten. Auch seitens der Ölmühlen dominiert eine abwartende Haltung.

Indes behindert die derzeit bundesweit regnerische Witterung den Fortschritt der Erntearbeiten. Trotz der schwierigen Bedingungen gibt es beim Raps erste positive Meldungen hinsichtlich der Erträge. Diese bewegen sich in Ostdeutschland in einem erfreulichen Bereich zwischen 35 und 40 dt/ha. Gebietsweise wird jedoch auch von lediglich 30 dt/ha berichtet. Auch die Qualität lässt sich bislang sehen: Die Ölgehalte der ersten angelieferten Partien liegen mit 43 bis 45 % sogar leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wie sich die Ernte unter den derzeit wechselhaften Wetterbedingungen weiterentwickelt, bleibt abzuwarten.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 30.07.2025, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

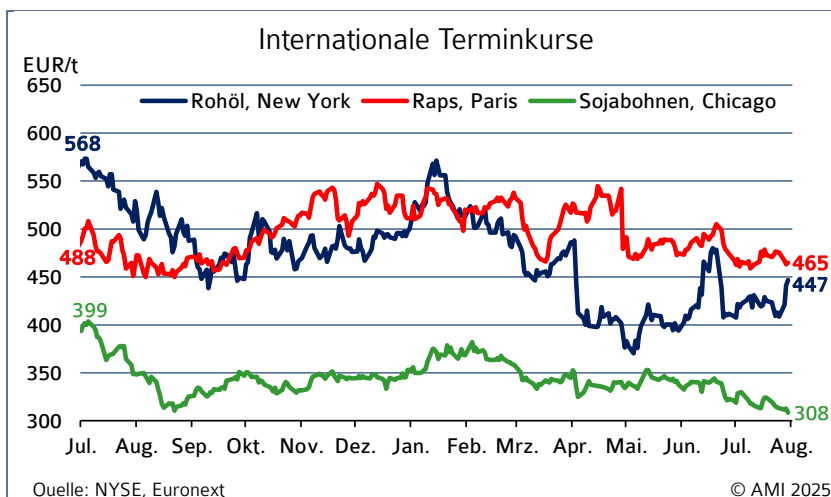
	Raps Ernte 2025 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	471	246	1 045	1.158
Vorwoche	463	246	1 030	1.095

Quelle: AMI



Rapsöl

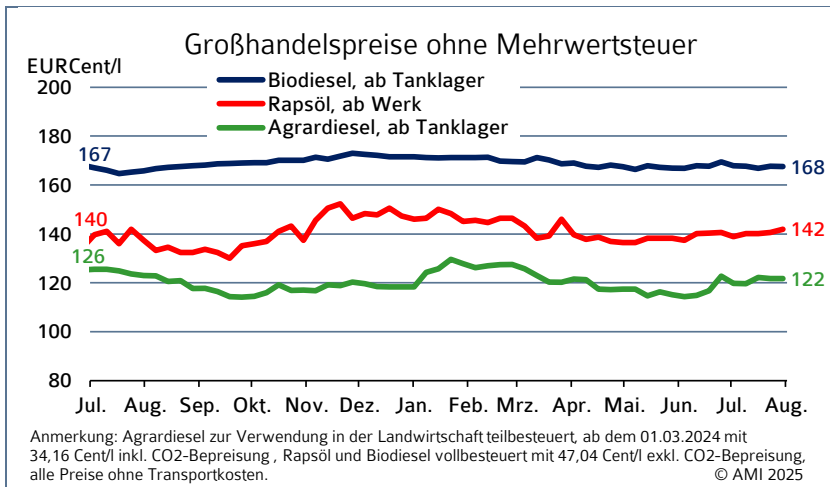
Auch im Juli blieb es am Markt für Rapsöl ruhig. Der verhaltenen Nachfrage zum Trotz konnten sich die Großhandelspreise dennoch befestigen. Unterstützung kam dabei von festen Rohstoffnotierungen sowie den zum Monatswechsel deutlichen Kursanstieg für Rohöl. Auslöser dafür waren die jüngsten Entwicklungen zwischen Russland und den Vereinigten Staaten. Diese zeigten für Rapssaat zwar kaum Preiswirkung, zogen das Nachprodukt Öl jedoch nach oben.



Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland konnten sich im Monatsverlauf zwar befestigen, ihr Niveau zuletzt jedoch nicht halten. Insbesondere Ende Juli konnte sich der Handel dabei beleben. Das niedrige Preisniveau lädt Mischfutterhersteller und den Handel zu Deckungskäufen ein. Regional kommt es jedoch angebotsbedingt zu Unterschieden, denn gebietsweise ist die Verfügbarkeit stark begrenzt. Zudem zeigt sich eine weite Spanne je nach Termin.

Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Mit den festeren Rohölnotierungen bleiben die Preise für Biodiesel zwar gestützt, bewegen sich insgesamt jedoch nur wenig. Fundamental hat sich dabei am heimischen Biodieselmärkte kaum etwas verändert. Physische Beimischung gilt auch weiterhin als nicht wettbewerbsfähig gegenüber dem Zukauf von CO₂-Zertifikaten. Etwas Interesse wurde zwischenzeitlich dennoch für Partien zur Lieferung im 1. Quartal 2026 signalisiert.

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen beenden den Monaten mit einem Höhenflug. Haupttreiber bleiben geopolitische Spannungen und handelspolitische Entwicklungen. So hat die US-Regierung den Druck auf Russland nochmals verschärft: Die Frist für mögliche Strafzölle auf Importe aus Ländern, die weiterhin russisches Öl beziehen, wurde auf zehn bis zwölf Tage verkürzt. Eine Einschränkung der russischen Ölexporte – etwa nach China oder Indien – könnte die Angebotsseite verknappen und die Preise weiter steigen lassen.

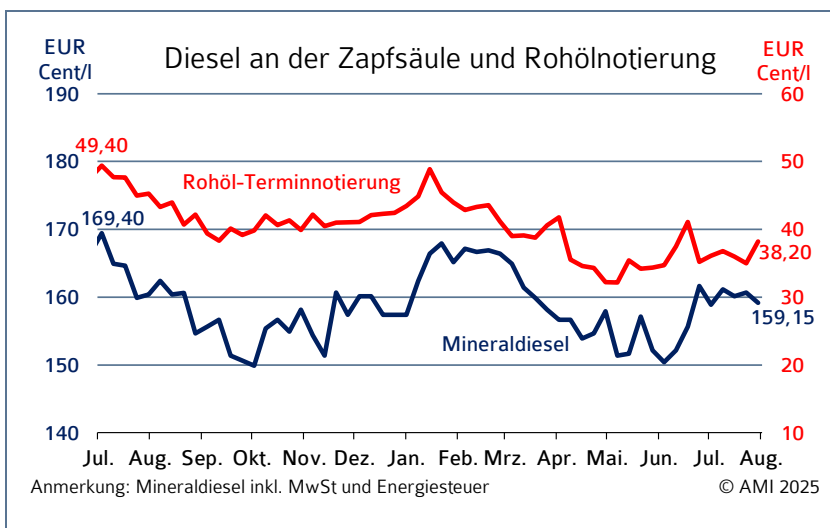
Verbrauch

Biodiesel/Bioethanol

Mitteilung der zuständigen Stelle – BAFA:

Die BAFA setzt die Veröffentlichung der monatlichen Verbrauchsdaten vorerst aus.

Die UFOP veröffentlicht und kommentiert die monatlichen Verbrauchsmengen, sobald die Berichterstattung fortgeführt wird.



Schlaglichter

Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote: Stellungnahme zum Referentenentwurf

Allgemeine Anmerkungen zum Referentenentwurf:

Die Bioenergieverbände begrüßen grundsätzlich den Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote). Die Anpassungen sind ein wichtiger Schritt zur nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2023/2413 (RED III), die ein zentraler Pfeiler zur Erreichung der EU-Klimaziele bis 2030 und der deutschen Klimaneutralität bis 2045 ist. Insbesondere die Erhöhung des Ambitionsniveaus, die Fortschreibung der gesetzlichen Vorgaben bis 2040 und die verbesserten Maßnahmen zur Betrugsprävention sind positiv hervorzuheben. Nachhaltige Biokraftstoffe stellen noch immer die tragende Säule des Klimaschutzes im Verkehr dar und haben 2023 rund 12 Mio. t CO₂ eingespart.¹

Vor diesem Hintergrund begrüßen die Bioenergieverbände insbesondere:

- Die Fortschreibung und Erhöhung der Treibhausgasquote bis zum Jahr 2040, die steigende Anreize für den Markt schafft und Planungssicherheit für die Akteure gewährleistet.
- Die Ausweitung des Geltungsbereichs der THG-Quotenverpflichtung auf den Luft- und Schiffsverkehr.
- Die Einführung von Vor-Ort-Kontrollen, die mutmaßlichen Betrugsfällen entgegenwirken und solche zukünftig verhindern können.

- Die Anhebung der Quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe.
- Die Abschaffung der Doppelanrechnung, die Betrug entgegenwirkt.
- Die Neugestaltung des § 37h BImSchG.
- Die Anhebung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen.

Dennoch besteht in mehreren Punkten aus Sicht der Bioenergiebranche Nachbesserungsbedarf, um Technologieoffenheit, Wettbewerbsgleichheit und Investitionssicherheit im Sinne eines wirksam umgesetzten Klimaschutzes im Verkehrssektor zu gewährleisten. Die erstmalige Einbeziehung von Luft- und Schiffsverkehr in den Regelungsrahmen stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Beibehaltung von Verordnungsermächtigungen im Gesetzesentwurf. Entgegen der Gesetzesbegründung dienen diese nicht nur der zeitnahen Anpassung an EU-Vorgaben, sondern betreffen weiterhin zentrale Elemente des Regelungssystems für erneuerbare Kraftstoffe wie Quotenvorgaben oder Multiplikatoren. Solche Festlegungen sollten parlamentarisch getroffen werden – nicht ausschließlich durch Verwaltungshandeln.

Insbesondere weisen die Verbände darauf hin, dass auf Grund der erheblich verspäteten Vorlage des RED III-Umsetzungsgesetzes und des vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) vorgegebenen



Zeitplans mit Kabinettsbeschluss im Oktober und erster Lesung im Bundestag am 18. Dezember eine Umsetzung des Gesetzesentwurfs bis 1. Januar 2026 nicht möglich sein wird. Die nationale Umsetzung der Erneuerbare Energien Richtlinie der EU (RED III) hätte eigentlich bis zum 21. Mai 2025 erfolgen müssen. Angesichts dessen und im Sinne der Planungssicherheit für das nächste Quotenjahr, ist es umso wichtiger, dass die Weiterentwicklung der THG-Quote rechtzeitig vor Jahresende beschlossen wird. Eine rasche Umsetzung des Gesetzesentwurfs bis zum 1. Januar 2026 ist für die gesamte Bioenergiebranche essenziell.

Die Stellungnahme wird getragen von den Mitgliedsverbänden des Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE), darunter auch die UFOP.

[Download der Stellungnahme](#)

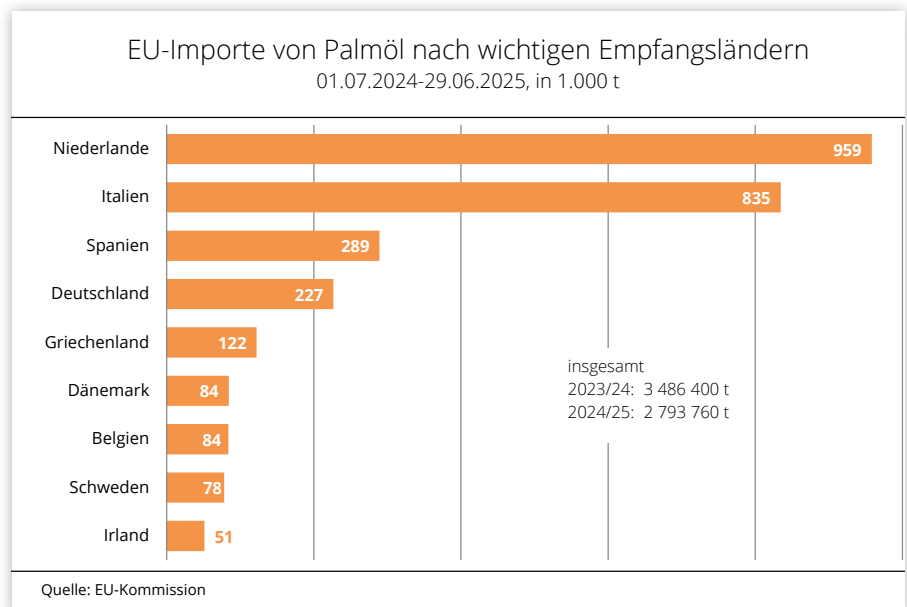
Palmölimporte der EU schrumpfen

Die EU-Mitgliedstaaten haben im Wirtschaftsjahr 2024/25 erheblich weniger Palmöl eingeführt als im Vorjahr. Dabei schlägt insbesondere der rückläufige Bedarf seitens Spaniens und Italiens zu Buche.

Zur Die EU-27 importierte von Juli 2024 bis Ende Juni 2025 rund 2,8 Mio. t Palmöl und damit rund 692.000 t oder 20 % weniger als noch im Jahr zuvor. Wichtigster Empfänger der Union sind die Niederlande. Hier wird das Vorjahresvolumen mit 959.000 t um 2 % verfehlt. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass Häfen wie Rotterdam oder Amsterdam zentrale Empfangsorte für Überseeimporte sind und als Eingangspforte in die EU dienen, von wo aus Palmöl in andere EU-Mitgliedstaaten weitergeliefert wird. Zudem sind die Niederlande auch ein wichtiger europäischer Standort zur Herstellung von Biokraftstoffen, insbesondere von HVO. Auf Platz 2 der größten Importeure folgt Italien mit 835.000 t, auf Jahressicht ein Minus von 28 %.

Noch deutlicher fällt der Rückgang der Palmölimporte Spaniens aus, denn mit 289.000 t führte das Land nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) rund 40 % weniger ein als im Vergleichszeitraum 2023/24. Deutschland erhielt mit 227.000 t rund 12 % weniger. Auch Belgien und Schweden haben mit einem Minus von jeweils 11 und 30 % deutlich weniger Palmöl aus dem Ausland importiert. Dagegen steigerten Griechenland, Dänemark und Irland ihre Einfuhren.

Die UFOP sieht im Rückgang der Importe einen Beleg für die Wirksamkeit des gesetzlichen Ausschlusses von Biokraftstoffen aus Palmöl. Mitgliedsstaaten wie Deutschland, Frankreich, die Niederlande und weitere EU-Staaten haben



vorzeitig Biokraftstoffe aus Palmöl von der Anrechnung auf die nationalen Quotenverpflichtungen ausgeschlossen. Darüber hinaus befürwortet die UFOP den im aktuellen Gesetzentwurf zur Umsetzung der geänderten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) vorgesehenen weitergehenden Ausschluss, auch von Biokraftstoffen aus POME (Abwasser aus Palmölmühlen), und weiteren, bei der Palmölherstellung anfallenden Abfällen. Gleichzeitig empfiehlt der Verband den Kunden, beim Biokraftstoffbezug konkrete Angaben zum Abfallrohstoff zu verlangen.

Hintergrund dieser Forderung ist die zunehmende Ausrichtung der Biokraftstoffpolitik auf Abfallöle. Soweit es Abfallöle aus der Palmölherstellung betrifft, müssten auch diese zunächst „erzeugt“ werden. Sollten diese Rohstoffe nicht von der Anrechnung ausgeschlossen werden, ist ein sich verstärkender Verlagerungseffekt zu befürchten. Denn mit der nationalen Umsetzung der RED III werden erstmals auch der Schiffs- und der Flugverkehr in die Treibhausgas-Minderungsverpflichtung einbezogen. In diesen beiden Bereichen können nur alternative Kraft-

stoffe aus Abfällen angerechnet werden.

Die UFOP spricht sich stattdessen für eine nach EU-Recht mögliche Anhebung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf 5,9 % aus (Marktanteil im Jahr 2020 zzgl. 1 %). Die Verwendung von Anbaubiomasse für die Biokraftstoffproduktion diene als Angebotspuffer zur Deckung des Rohstoffbedarfs – auch für den Bioethanol- und Biomethanasektor –, stellt die Förderunion klar. Ziel müsse es sein, die Quotenvorgaben mit tatsächlich beigemischten Biokraftstoffmengen zu erfüllen und einen realen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr zu leisten. Außerdem könnten mit diesem Instrument hohe Ausgleichszahlungen vermieden werden, die von den THGQuotenverpflichteten Unternehmen der Mineralölwirtschaft zu leisten wären, wenn infolge der Umsetzung der RED III die Option der Doppelanrechnung entfalle. Deren Abschaffung begrüßt die UFOP außerordentlich, denn damit werde eine wesentliche Ursache für den Betrug bei sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffen in den vergangenen Jahren beseitigt.

Schlaglichter

Kraftstoffkongress 2026: Save the Date!



Turbo zünden, erneuerbar durchstarten

23. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“

19.–20. Januar 2026 | CityCube Berlin

Unter dem Leitthema „Turbo zünden, erneuerbar durchstarten“ richtet der 23. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2026“ den Blick auf konkrete Lösungen für eine nachhaltige Mobilität.

Als führende Plattform für erneuerbare Mobilität vereint der Kongress hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Praxis, um gemeinsam über Strategien, Technologien und Märkte der Zukunft zu diskutieren.

Im Fokus stehen erneuerbare Kraftstoffe und Biokraftstoffe als unverzichtbarer Bestandteil einer klimaneutralen Verkehrswende – technologisch ausgereift, sofort einsetzbar und international relevant.

Warum Sie den Fachkongress besuchen sollten:

- Führende Kompetenz für erneuerbare Mobilität: Plattform für Wissenstransfer auf höchstem Niveau
- Innovationsmotor erneuerbare Kraftstoffe und Biokraftstoffe: zentrale Rolle im Antriebsmix der Zukunft
- Politische Weichenstellungen im Dialog: Auswirkungen von Regulierung und Förderung auf Markt und Technologie



2

Tage Fachprogramm

700

Teilnehmende

70

RednerInnen

Fachausstellung &
Abendveranstaltung

- Globale Perspektiven: Impulse und Trends aus Europa, Amerika und Asien
- Praxis trifft Zukunft: Vom Rohstoff über die Produktion bis zum Markthochlauf

Ihre Unternehmen im Fokus: Aussteller werden

Sie möchten Ihre Technologien, Produkte oder Dienstleistungen einem internationalen Fachpublikum vorstellen?

Nutzen Sie die Chance, als Partner des 23. Internationalen Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ Ihre Innovationskraft zu präsentieren und Ihre Sichtbarkeit im Wachstumsmarkt nachhaltiger Mobilität zu stärken.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

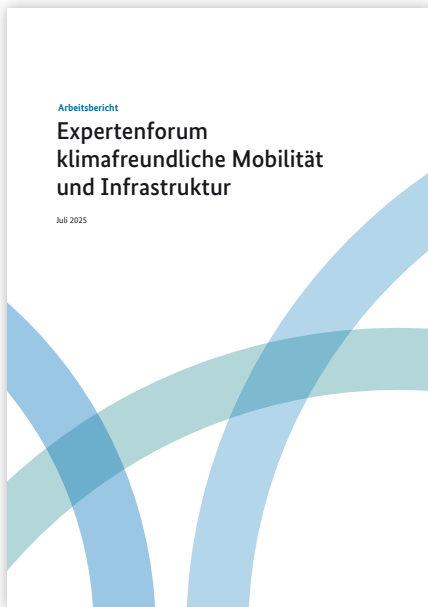
- Fachlicher Tiefgang: Aktuelle Erkenntnisse aus Forschung, Marktanalyse und regulatorischem Umfeld
- Nachhaltigkeit im Fokus: Klimaschutz durch fortschrittliche Biokraftstoffe

- Politisch relevant: Diskussion zentraler Rahmenbedingungen der Verkehrswende
- Innovationsforum: Start-ups, Technologien und internationale Best Practices
- Austausch auf Augenhöhe: Kaffeepausen, Fachgespräche, Abendveranstaltung in professioneller Atmosphäre

www.kraftstoffe-der-zukunft.com

Schlaglichter

UFOP kommentiert Bericht der BMV-Expertenforums Klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI)



Die UFOP begrüßt die zügige Erarbeitung des Berichtes und Übergabe an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. Dieser erreicht damit rechtzeitig die Diskussion und Beratungen im Bundeskabinett und Bundestag über das zweite Gesetz zur Änderung der THG-Minderungsverpflichtung.

Aus Sicht der UFOP ist der Bericht der AG 5 „Einsatz regenerativer Kraftstoffe“, S. 31 ff. zu beachten. Darin sind u.a. folgende Forderungen skizziert:

- Verlässliche Nachweis- und Zertifizierungssysteme für Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe in der RED



- Energiesteuern auf Kraftstoffe im Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffsverkehr reformieren
- RFNBO- und Biokraftstoffproduktion sollte entlang der EU-Vorgaben und mit vergleichbaren Kriterien wie in anderen EU-Mitgliedsstaaten stattfinden

Die UFOP fordert, dass die Umsetzung der RED III mit den stetig steigenden THG-Minderungsverpflichtungen verbunden sein muss mit einer entsprechenden Kraftstoffstrategie. Hier betont die UFOP, dass alle Erfüllungsoptionen, und insbesondere die E-Mobilität mit ihrem Wirkungsgrad in der Antriebseffizienz benötigt wird. Vermieden werden müssen gleichzeitig vorhersehbare Verdrängungseffekte. Erforderlich ist eine vom BMV und BMUKN abgestimmte Kraftstoffstrategie mit dem Ziel auf Grundlage der Zulassung entsprechender Kraftstoffnormen die Beimischung

anwendungsgerichtet zu „steuern“, beispielsweise für E20, Wegfall E5 als Schutzsorte, stattdessen E10, bzw. B20/B30 und B100 für die vorzugsweise Nutzung im Schwerlastverkehr. Hier stößt die Elektrifizierung auf die Grenzen, die die „Physik“ und Kosten für die Antriebsumstellung (noch) setzen.

Eine entsprechende Regelung, beispielsweise im Rahmen der Mauterstattung, fördert die zielgerechte Anwendung. Die genaue Berechnung der Begünstigung ist heute, dank Digitalisierung (Digitaler Zwilling), möglich. Erinneert sei an die diesbezüglichen Vorträge zum diesjährigen 22. Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität - „Kraftstoffe der Zukunft“

[Download Arbeitsbericht des Expertenforums](#)

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.**