

UFOP – Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE GROSSHANDELSPREISE	2
Raps	
Rapsöl	
Rapsschrot	
Rapsexpeller	
KRAFTSTOFFE.....	3
Großhandelspreise	
Tankstellenpreise	
Verwendungsstatistik	
SCHLAGLICHTER	4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise im Aufwind fester Terminmarktnotierungen
- Preissteigerungen gebietsweise zur Vermarktung genutzt
- US-Soja pendelt zwischen festen Impulsen aus dem Ölkomplex und Angebotsdruck aus Südamerika.

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot zieht deutlich im Preis an
- Sojaschrot kann sein Preisniveau nicht halten

Pflanzenöle

- Rapsölpreise zum Monatsende leicht fester, Umsätze bleiben überschaubar
- Palmöl im Aufwind, rege malaysische Exporte stützen

Kraftstoffe

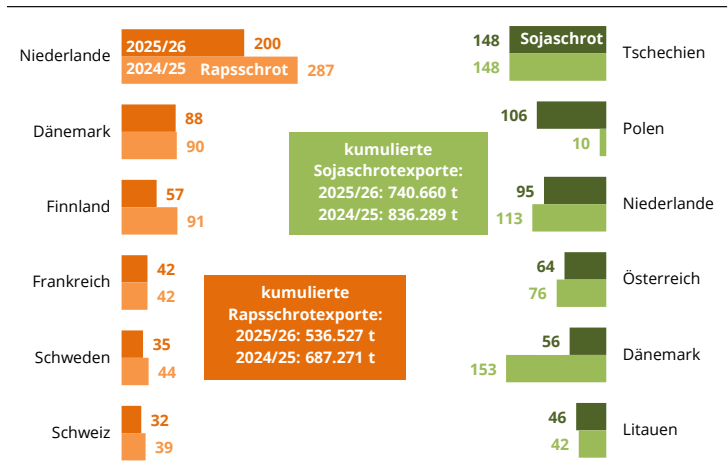
- Biodiesel zuletzt über Vorwoche, Rohöl gibt den Takt an
- Rohölkurs zieht an, wetterbedingte Produktions- und Raffinerieausfälle in den USA treiben

Preistendenzen

Mittelwerte	05. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	458,00	450,98	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	475,00	469,00	↗
Rapsöl	1.046,00	1.033,00	↗
Rapsschrot	235,00	225,00	↗
Rapspresskuchen*	290,00	238,00	↗
Paris Rapskurs	488,50	481,00	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	168,49	167,92	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	165,90	165,15	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	65,42	63,21	↗
* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10% Fett, Rapsschrot 0%			

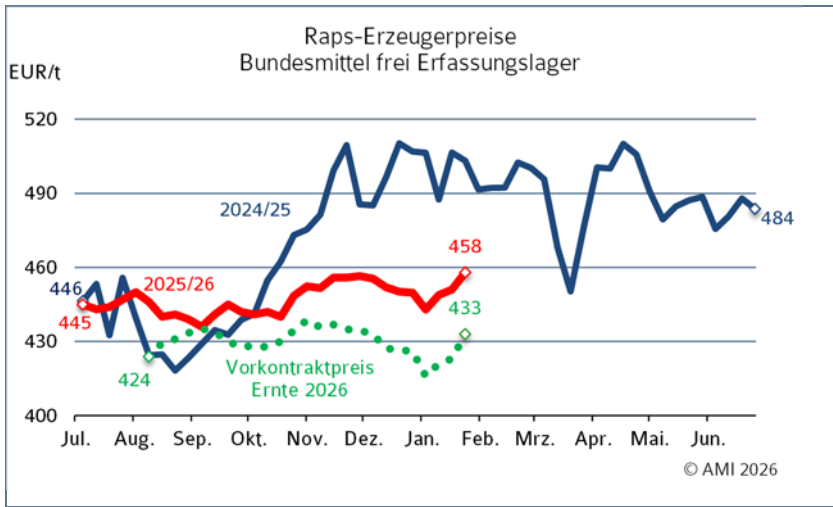
Grafik der Woche

Raps- und Sojaschrotxporte Deutschlands
von Juli bis November, nach Wirtschaftsjahr, in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt

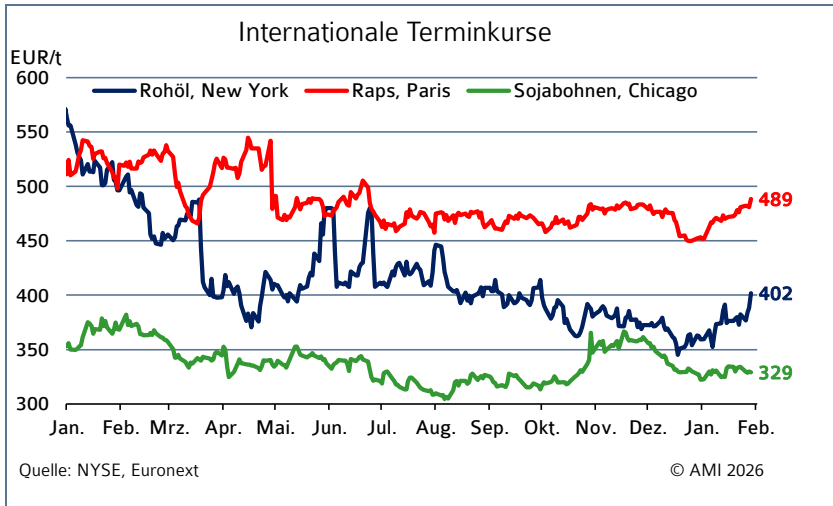
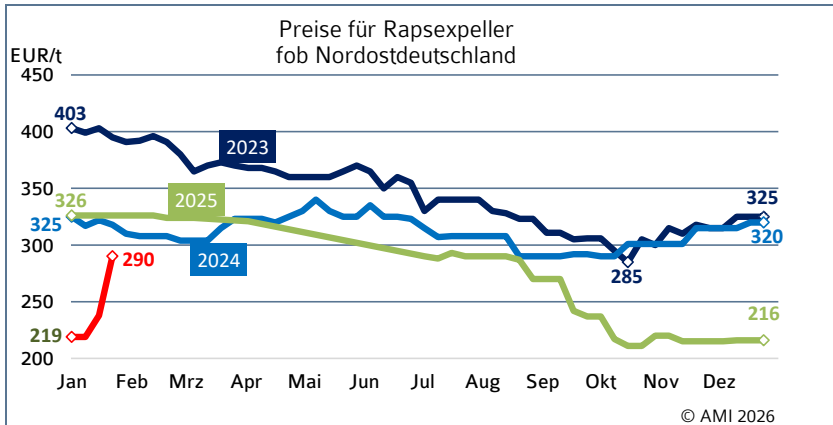
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 28.01.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2025 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	475	235	1 046	1.094
Vorwoche	469	225	1 033	1.100

Quelle: AMI



Raps

Im Einklang mit dem Kursanstieg in Paris bewegten sich auch die Erzeugerpreise für Raps im Januar aufwärts. Das konnte die ein oder andere Rapspartie aus Erzeugerhand locken. Dabei signalisierten auch Ölmühlen gebietsweise Bedarf. Mit der Vermarktung der kommenden Ernte wurde in der Hoffnung auf weitere Preissteigerungen vorerst abgewartet. Insgesamt stimmt der Blick auf die Felder auch weiterhin optimistisch. Eine abschließende Bewertung ist allerdings erst nach dem vollständigen Abschmelzen der Schneedecke möglich.

Rapsöl

Die Großhandelspreise für Rapsöl bewegten sich im Januar in einer engen Spanne. Dabei bleiben die Umsätze weiterhin überschaubar. Die Rapsöltanks sind vielerorts jedoch noch prall gefüllt, weshalb die Verkaufsbereitschaft für prompte Ware weiterhin hoch bleibt. Teils wird Ware sogar mit einem Discount angeboten. Dem steht jedoch eine unverändert geringe Nachfrage gegenüber. Der Lebensmittel Einzelhandel hat seinen Bedarf auf vorderen Lieferpositionen gedeckt und auch seitens des Energiesektors bleibt die erhoffte Belebung bislang aus. So finden sich auch weiterhin kaum Abnehmer.

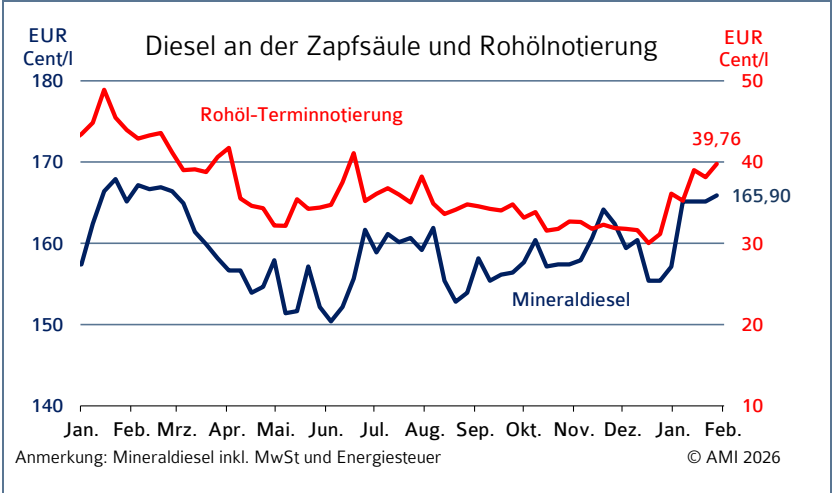
Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland kann sich zum Jahresstart sprunghaft befestigen. Mit 290 EUR/t werden rund 74 EUR/t mehr in Aussicht gestellt als noch Ende Dezember. Logistische Herausforderungen erschweren den Handel zunehmend. Die niedrigen Temperaturen der vergangenen Wochen sorgten dafür, dass Lieferungen per Schiffsahrt aufgrund gefrorener Flüsse auf die begrenzt verfügbaren LKWs ausweichen mussten. Aktuell ist der Elbe-Lübeck-Kanal nicht schiffbar.

Großhandelspreise

Nach dem Jahreswechsel kommt der Markt nur schleppend in Gang. Die Umsätze bleiben überschaubar. Aus Marktsicht bleibt die Aufmerksamkeit auch weiterhin auf den regulatorischen Rahmen gerichtet. Die Branche erwartet positive Impulse, wenn der Bundestag das zweite Gesetz zur Änderung der THG-Quotenverpflichtung und damit die erwartete vorzeitige Erhöhung der Quotenverpflichtung für das Jahr 2028 auf 2027 Ende März beschließt. Kurzfristig bleibt der Markt von abwartender Haltung geprägt.

Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Die Rohölkurse konnten sich zum Monatsende merklich befestigen. Getrieben wurde der Anstieg vor allem von wetterbedingten Angebotsstörungen in den USA (Wintersturm mit temporären Produktions-, Logistik- und Raffinerieeinschränkungen) sowie einem überraschenden Rückgang der US-Rohöllagerbestände laut Energy Information Agency (EIA). Zusätzlichen Rückenwind lieferten ein schwächerer US-Dollar und erhöhte geopolitische Spannungen rund um Iran.

Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel nahm im September gegenüber Vormonat um knapp 8 % auf 187.450 t ab und bleibt damit 3 % unter dem Vorjahresergebnis. Der Anteil HVO belief sich dabei auf rund 6.100 t. Da gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff gut 9 % zunahm, verringerte sich die Beimischung um 1,0 auf 6,3 %. In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 summierte sich der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung auf knapp 1,8 Mio. t und ist damit rund 3 % niedriger als im Vorjahreszeitraum. Der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff übertrifft das Vorjahresergebnis dagegen um gut 2 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol reduzierte sich im September gegenüber Vormonat mit 118.100 t um 11 %. Die Beimischungsmenge verzeichnet dabei ein Minus von gut 12 %, während 6 % mehr im ETBE verwendet wurden als noch im August. Bei einem gleichzeitigen Anstieg des Ottomotorkraftstoffverbrauchs schrumpfte der Beimischungsanteil um 0,8 auf 7,9 %. Der Verbrauch von Bioethanol im Januar/September 2025 summierte sich auf 947.800 t und verfehlte damit das Vorjahresvolumen knapp.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2025

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	kumuliert	
Biodiesel Beimischung	182,8	217,1	211,2	194,8	183,2	198,6	196,4	202,9	187,5	1.766,3	1.814,0
davon HVO	9,9	18,0	25,7	11,6	7,6	18,0	11,8	10,3	6,1	118,1	126,1
Dieselmotorkraftstoffe	2.263,6	2.335,4	2.686,6	2.678,8	2.572,0	2.344,3	2.787,0	2.561,5	2.803,6	23.049,5	22.524,0
Biodiesel + Diesel	2.446,4	2.552,4	2.897,8	2.873,6	2.755,2	2.542,9	2.983,4	2.764,4	2.991,0	24.815,7	24.338,0
Anteil Biodiesel in %	7,5	8,5	7,3	6,8	6,6	7,8	6,6	7,3	6,3	7,1	7,5
Bioethanol ETBE a)	8,2	5,6	7,6	6,5	5,6	6,1	6,9	8,6	9,2	64,3	72,0
Bioethanol Beimischung	86,0	116,9	93,5	86,3	99,0	95,4	101,7	124,3	108,9	883,5	878,5
Summe Bioethanol	94,2	122,5	101,2	92,8	104,6	101,5	108,6	132,9	118,1	947,8	950,5
Ottomotorkraftstoffe	1.329,1	1.217,1	1.356,9	1.409,5	1.455,9	1.165,8	1.495,2	1.376,9	1.384,7	12.222,5	12.283,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.423,3	1.339,6	1.458,0	1.502,3	1.560,5	1.267,2	1.603,9	1.509,8	1.502,8	13.170,3	13.233,6
Anteil Bioethanol in %	6,6	9,1	6,9	6,2	6,7	8,0	6,8	8,8	7,9	7,2	7,2
Heizöl leicht	803,2	809,1	925,8	851,8	920,5	815,0	780,5	678,8	916,3	7.503,2	7.689,6

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.

Schlaglichter

Änderung des THG-Quotengesetzes richtungsweisend für die Betrugsprävention

Die UFOP begrüßt die im Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote vorgesehenen Maßnahmen zur Verschärfung der Betrugsprävention. Dazu gehören insbesondere die Abschaffung der Doppelanrechnung sowie die Anforderung einer Vor-Ort-Kontrolle durch die zuständige Stelle. Fehlt die Bestätigung eines solchen Audits, bzw. bestätigt eine Vor-Ort-Kontrolle einen Betrugsverdacht, können diese Biokraftstoffmengen gemäß Gesetzentwurf nicht auf die THG-Quotenverpflichtung angerechnet werden. Der zugehörige Nachhaltigkeitsnachweis ist praktisch wertlos.

Die UFOP erwartet, dass quotenverpflichtete Unternehmen der Mineralölwirtschaft durch die verschärften Anforderungen ihre Bezugsquellen noch genauer prüfen als bisher. Diese Maßnahmen sind nicht zuletzt ein Ergebnis der Verweigerungshaltung chinesischer Biokraftstoffhersteller, einen

Betrugsverdacht aufzuklären. Die UFOP erwartet einen entsprechenden Bereinigungseffekt, der infolge der in der EU und in Drittstaaten bekannt gewordenen Verdachtsfälle auch erforderlich ist, um das Produktvertrauen beim Endkunden und in der Politik wiederherzustellen.

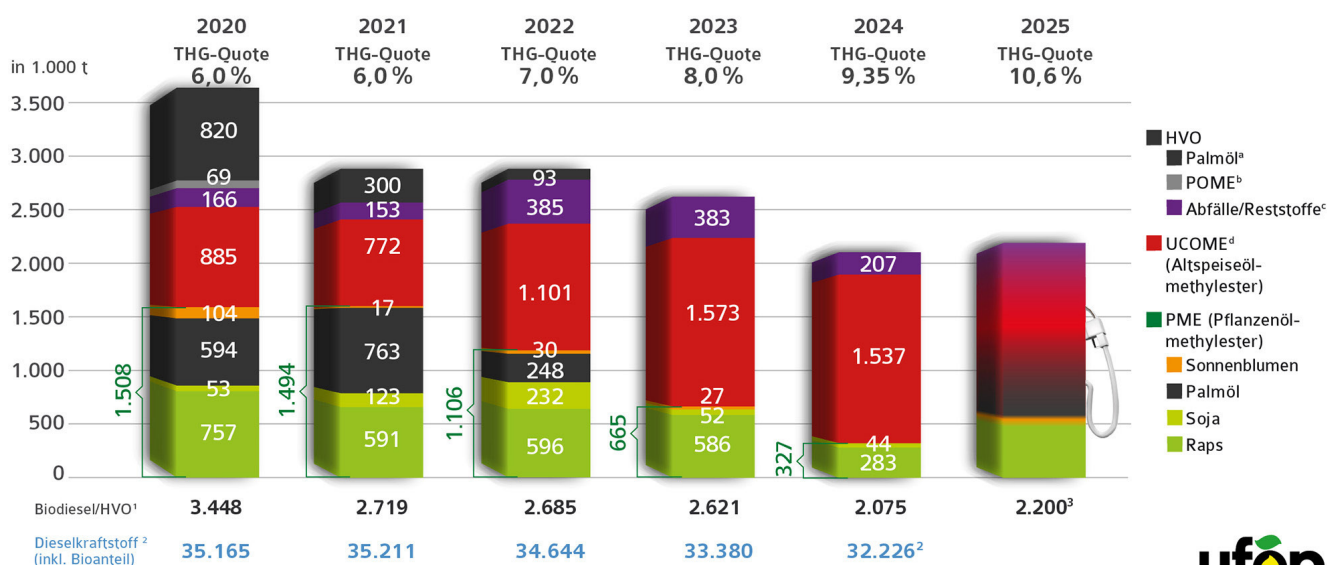
Die Notwendigkeit bestätigt erneut ein kürzlich bekannt gewordener Betrugsverdacht in Malaysia mit umdeklariertem Abfallöl aus Palmöl. Die UFOP begrüßt daher die im Gesetz vorgesehene Beendigung der Anrechnung von Biokraftstoffen aus Reststoffen aus der Palmölproduktion, denn hier ist die Versuchung groß und die Kontrolle vor Ort schwierig. Die UFOP fordert von der Bundesregierung, sich für analoge Regelungen auf EU-Ebene einzusetzen, denn die Mitgliedsstaaten sind aktuell damit befasst, die RED III umzusetzen. In diesem Zusammenhang sieht die UFOP die Erweiterung des Anhangs IX Teil A und B der RED II um Rohstoffe aus dem sogenannten Zwischenfruchtanbau kritisch.

Denn die entsprechende EU-Verordnung sieht vor, dass die Mitgliedsstaaten die Nachweisanforderungen regeln. Aus Sicht der UFOP droht ein Flickenteppich der Regulierung. Zur Vermeidung von Umgehungsmöglichkeiten betont die Förderunion, im Sinne einer EU-weit qualifizierten Betrugsprävention, die Notwendigkeit der Abstimmung unter den Mitgliedsstaaten.

Die Bedeutung der Betrugsprävention macht die UFOP an der Entwicklung der Rohstoffzusammensetzung für Biodiesel und HVO fest. Nach Angaben der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) wurden im Jahr 2024 insgesamt gut 3,6 Mio. t (Vj. 3,9 Mio. t) Biokraftstoffe für die Anrechnung auf die THG-Minderungsverpflichtung in Verkehr gebracht. Davon entfielen ca. 2,075 Mio. t auf dieseleretzende Biokraftstoffe (Biodiesel, HVO) mit einem Anteil von 82 % von Biokraftstoffen aus Abfallölen und -fetten.

Absatzentwicklung und Rohstoffzusammensetzung Biodiesel/HVO (D)

Inlandsverbrauch 2020 – 2025 (für 2025 geschätzt) | Quotenanrechnung¹



Quellen: ¹ BLE Evaluations- und Erfahrungsbericht 2024
^a inkl. Palm-HVO aus Co-Processing
^c aus Abfall- und Reststoffen, Sonnenblumen, Raps (inkl. co-processed HVO)

² BAFA-Mineralölstatistik
^b HVO aus Abwasserschlämmen bei der Verarbeitung von Palmöl (POME)
^d aus Abfallölen

³ UFOP-Schätzung

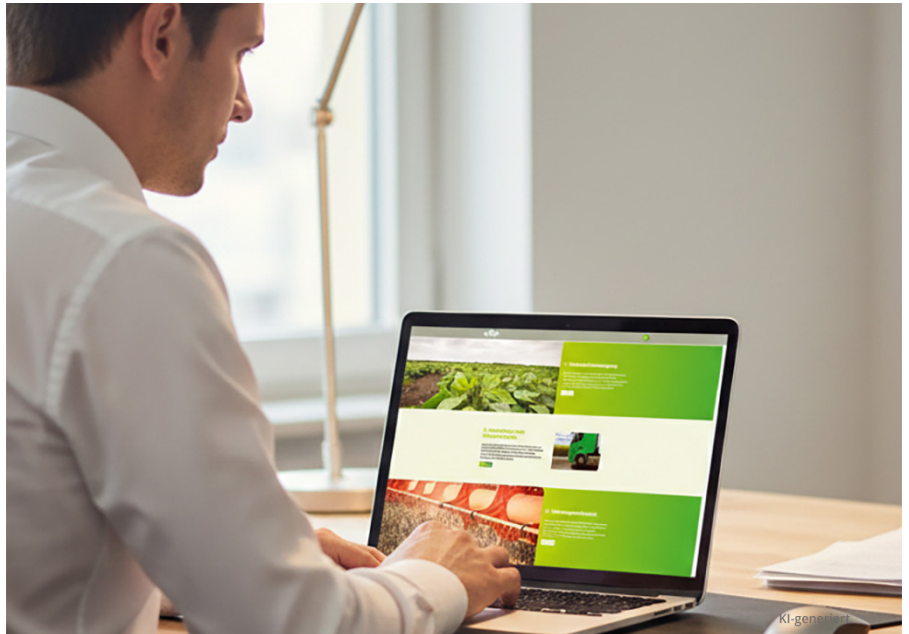
Schlaglichter

Nachhaltige Biokraftstoffe Impulsgeber für Klimaschutz, Ernährungsvorsorge und Wertschöpfung in der Landwirtschaft

UFOP veröffentlicht aktualisierten Bericht zur globalen Marktversorgung

Den aktualisierten Bericht zur „Globalen Marktversorgung 2025/2026“ nimmt die UFOP zum Anlass, auf die strategische Bedeutung von Biokraftstoffen zur Nahrungsmittelversorgung und für eine nachhaltige und vernetzte Bioökonomie in der stofflichen Nutzung hinzuweisen. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse leisten in der Europäischen Union und global einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrs in Bestandsflotten und damit zum Klimaschutz.

Diese Feststellung setze gemäß UFOP allerdings voraus, dass weltweit ambitionierte Anforderungen an die zu dokumentierende Nachhaltigkeit zu beachten seien. Dies beginne beim Anbau und reiche über die Verarbeitung bis hin zur Anwendung. Dazu gehöre aber auch eine intensive Prüfung durch nationale Stellen. Mit der Novellierung der Erneuerbare Energien-Richtlinie im Jahr 2023 (RED III) habe die Europäische Union das seit 2008 bestehende „level-playing-field“ fortgeschrieben, ablesbar an der die Weiterentwicklung der von der EU-Kommission zuzulassenden Grundsätze der Zertifizierungssysteme. Die Treibhausgas (THG)-Minderungseffizienz habe sich im Zeitablauf zudem zu einem wettbewerbsbestimmenden Faktor entwickelt. Deren Bedeutung nehme sogar noch zu, weil mit der Umsetzung der RED III weitere Mitgliedsstaaten THG-Quotenregelungen einführen. Dies komme dem nachhaltigen Anbau von Biomasse unabhängig von der Endverwendung zugute und sei ein Ziel der nationalen und europäischen Bioökonomiestrategie. Diese umfasse alle in der Verarbeitungskette anfallenden und wertschöpfungsge-



benden Produkte. Im Falle von Raps sei hier das Rapsschrot zu nennen, das Sojaimporte ersetze oder das bei der Biodieselherstellung anfallende Glycerin, das in der Pharmaindustrie genutzt werde, betont die Förderunion.

Der aktualisierte Bericht zur globalen Marktversorgung weist eine ausreichende globale Versorgung mit Nahrungsmitteln aus – gemessen am Nahrungsmittelbedarf der Weltbevölkerung und unter Berücksichtigung der Biokraftstoffproduktion. Rohstoffe für die Biokraftstoffproduktion stünden, entsprechenden des Marktbedarfs, als „Reserve“ zur Verfügung. Die UFOP weist aber auch darauf hin, dass die Aufrechterhaltung des Angebotes bzw. dessen Zunahme im Falle von Soja weniger auf Ertragszuwächse, sondern auf die Ausweitung der Anbauflächen zurückzuführen sei.

Die UFOP stellt in diesem Zusammenhang fest, dass Deutschland mit einem Deckel von 4,4 % für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse die nach EU-Recht mög-

liche Kappungsgrenze von 5,8 % nicht ausschöpfe und setzt sich im laufenden Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des THG-Quotengesetzes für eine Anhebung ein. Sie weist außerdem darauf hin, dass diese Obergrenze für die stoffliche Nutzung nicht anzuwenden sei. Dies eröffne Biokraftstoffanlagen die Option, darüber hinaus Pflanzenölester und Ethanol für die grüne Chemie bereitstellen zu können.

Der Bericht wird in diesem Jahr erstmals in rein digitaler Form veröffentlicht. Wie bereits beim aktuellen UFOP-Geschäftsbericht setzt der Verband dabei auf eine dynamische Webpräsentation, in der die insgesamt 37 Abbildungen in sechs Kapiteln für mobile und Desktopdarstellungen optimiert aufgerufen werden können. Die deutsche Fassung ist unter <https://vb26.ufop.de> und die englische Fassung unter <https://sr26.ufop.de> aufrufbar.

Schlaglichter

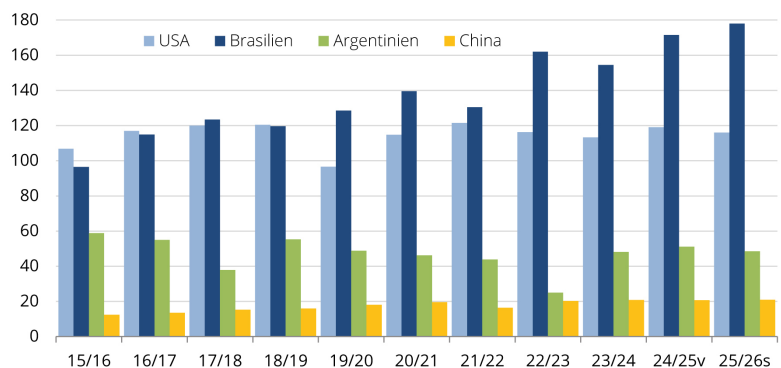
Brasilianische Sojaernte erneut auf Rekordkurs

Südamerika festigt auch in diesem Wirtschaftsjahr seine Anteile am Weltsojaimarkt. Für Brasilien wird ein neues Rekordergebnis erwartet. Dagegen dürfte die argentinische Ernte hinter dem Vorjahresergebnis zurückbleiben.

Brasilien, die USA und Argentinien sind mit einem Anteil von insgesamt 80 % die weltweit wichtigsten Erzeuger von Sojabohnen. Mit großem Abstand folgt China mit einem Anteil von 5 %. In Brasilien soll nach Schätzungen des US-Landwirtschaftsministeriums (USDA) im laufenden Wirtschaftsjahr die Rekordmenge von rund 178 Mio. t Sojabohnen geerntet werden – nach 171,5 Mio. t im Vorjahr. Mit einer Flächenausweitung um 1,7 auf 49,1 Mio. ha baut Brasilien seine Spitzenposition vor den USA weiter aus. In den Vereinigten Staaten ist die Sojabohnenernte bereits Ende des Jahres 2025 abgeschlossen worden. Dort wurden rund 116,0 Mio. t geerntet. Das entspricht einem Minus von rund 3,1 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr.

Auch in Argentinien, das auf Platz 3 der weltweit wichtigsten Erzeuger rangiert, dürfte etwas weniger gedroschen werden als im Vorjahr. Hier wird nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) eine Ernte von 48,5 Mio. t erwartet, rund 2,6 Mio. t weniger als im Vorjahr. Den jüngsten Schätzungen des US-Landwirtschaftsministeriums zufolge werden in China mit 20,9 Mio. t rund 0,3 Mio. t mehr erwartet als im vergangenen Jahr.

Sojaernten der wichtigsten Erzeuger
in Mio. t



Quelle: USDA, AMI

Anmerkung: v = vorläufig, s = geschätzt

Die UFOP zeigt sich besorgt über die erneute Zunahme der Anbaufläche in Brasilien. Offensichtlich ist die Europäische Entwaldungsverordnung (EUDR), obwohl noch kein geltendes Recht, bereits wirkungslos. Was nutzt der Nachweis der datierten Anbauflächenherkunft, wenn gleichzeitig in anderen Regionen weitere zusätzliche Flächen für den Sojaanbau gerodet werden? So deutlich müsse die Kündigung des Sojamoratoriums durch den brasilianischen Verband der Pflanzenölindustrie (ABIOVE) ausgelegt werden. Den Austritt ausgelöst hatte ein neues Gesetz des Bundesstaates Mato Grosso, das vorsieht Steuervergünstigungen für Unterzeichner des Moratoriums aufzuheben. Aus Sicht der UFOP bleibt zu hoffen, dass der Obersten Gerichtshof das Gesetz bei der ausstehenden Prüfung widerrufen wird.

In diesem Zusammenhang verweist die UFOP auf den von der EU-Kommission vorgelegten Bericht zum Status der weltweiten Produktionsentwicklung relevanter Nahrungs- und Futtermittelpflanzen vom 20.01.2026. Die EU-Kommission kommt infolge der Auswertung der globalen Daten zur Flächenentwicklung zu dem Ergebnis, das Sojaöl – wie bereits Palmöl – als sogenannter „iLUC“-Rohstoff einzustufen ist. Biokraftstoffe aus Sojaöl dürfen demzufolge, wie Palmölkraftstoffe, spätestens ab 2030 nicht mehr auf die Quotenverpflichtungen in der EU angerechnet werden. Belgien und Dänemark haben bereits Sojaöl ausgeschlossen, betont die UFOP. Aus Sicht der UFOP muss dies allerdings kritisch eingeordnet werden, denn Sojabohnen werden nicht zur Gewinnung von Sojaöl als Rohstoff für Biokraftstoffe angebaut, sondern zur Erzeugung von Tierfutter. Daher ist die Biokraftstoffgesetzgebung hier der falsche Rechtsbereich.

Schlaglichter

Turbo zünden – erneuerbar durchstarten: 23. Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft 2026“ in Berlin erfolgreich gestartet und beendet



Der 23. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2026“ ist in Berlin erfolgreich zu Ende gegangen. Am 19. und 20. Januar diskutierten mehr als 70 Rednerinnen und Redner gemeinsam mit über 620 nationalen und internationalen Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden über Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Insgesamt kamen die Fachgäste aus rund 30 Nationen und sechs Kontinenten zusammen. Im Zentrum der Vorträge und Diskussionsrunden standen der innovative Einsatz sowie die technische Weiterentwicklung erneuerbarer Kraftstoffe und Antriebstechnologien im Mobilitätssektor.

Eröffnet wurde der zweitägige Fachkongress von Marlene Mortler, der Vorstandsvorsitzenden des Bundesverbands Bioenergie (BBE). In der ersten von insgesamt fünfzehn Sessions standen die Klimaschutzziele im Verkehr sowie das Potenzial nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebstechnologien im Fokus. Mortler stellte dabei heraus, dass erneuerbare Kraftstoffe

eine zentrale Rolle bei der Defossilisierung des Verkehrs einnehmen: „Klimaschutz im Verkehr gelingt nur mit erneuerbaren Kraftstoffen. Sie wirken sofort, nutzen bestehende Infrastruktur und können vielseitig in der PKW-Bestandsflotte, dem Schwerlastverkehr, der Luft- und Schifffahrt sowie der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden.“

Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr (BMDV) und Schirmherr des Fachkongresses, präsentierte in seinem Eröffnungsvortrag die Strategien und Maßnahmen der Bundesregierung zum Ausbau erneuerbarer Kraftstoffe in den verschiedenen Verkehrsbereichen. Dabei betonte er die Chancen für Klimaschutz, Versorgungssicherheit, Innovationen und Wachstum und verwies auf den technologieoffenen Ansatz des Bundes: „Um sie zu nutzen, verfolgt der Bund einen technologieoffenen Ansatz und setzt auf den Dreiklang „Fördern, Vernetzen, Gestalten.“

Im Mittelpunkt des ersten Kongressstages standen neben den politischen Leitlinien auch die regulatorischen und

wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den verstärkten Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe. Diskutiert wurden die aktuellen Entwicklungen zur nationalen Umsetzung der RED III durch die Weiterentwicklung der Treibhausgasquote sowie Anforderungen an Zertifizierung, Betrugsprävention und Investitionssicherheit. Positiv bewerteten die Branchenvertreter den Kabinettsentwurf der Bundesregierung zur Weiterentwicklung der Treibhausgasquote, der wichtige Impulse für Investitionen setze und die Betrugsprävention stärke. Gleichzeitig mahnte die Branche an, die vorhandenen Potenziale nachhaltiger Biokraftstoffe konsequenter auszuschöpfen. Insbesondere sei eine Anhebung der Obergrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse erforderlich. Zudem erfordere der Klimaschutz kurzfristig höhere reale Beimischungen von Bioethanol und Biodiesel, um bei rückläufigem Kraftstoffeinsatz den Beitrag erneuerbarer Kraftstoffe zur Treibhausgasminde rung zu sichern. Dafür sei eine Flexibilisierung bestehender Schutzsortenregelungen bei Benzin und Diesel notwendig.

Auch aus Sicht der Wirtschaft wurde ein PraxiscHECK vorgenommen. Jörg Hübeler, Head of Global Accounts bei Neste, und Dr. Andreas Mündel, SVP Strategy & Operations Programs bei der DHL Group, diskutierten, ob die politischen Leitlinien in Deutschland und Europa für erneuerbare Kraftstoffe richtig gesetzt seien. Jörg Hübeler hob hervor: „Die verstärkte Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe erfordert eine Zusammenarbeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie eine starke politische Unterstützung.“

weiter auf Seite 3 >>>

Schlaglichter

Die Zusammenarbeit zwischen Neste und DHL ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie zwei führende Unternehmen gemeinsam an der Reduzierung von Emissionen arbeiten, während die geplante Umsetzung der RED III in Deutschland ein positives Signal an den Markt sendet.“ Dr. Andreas Mündel ergänzte: „Als globaler Logistikdienstleister sieht DHL Group erneuerbare Kraftstoffe als Schlüssel für die Erreichung der EU-Klimaziele. Mehr Flexibilität durch Book & Claim sowie verbesserte Anreizsysteme wie SAF-Allowances sind nötig, um Investitionen zu sichern und den SAF-Hochlauf langfristig zu gewährleisten.“

Andreas Rade, Geschäftsführer Politik und Gesellschaft beim Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), skizzierte in seinem Beitrag den Weg der deutschen Automobilindustrie zur klimaneutralen Mobilität und unterstrich die Bedeutung erneuerbarer Kraftstoffe für die Defossilisierung des Straßenverkehrs. Diese seien sowohl für den Fahrzeugbestand als auch für

den Hochlauf der Wasserstoffmobilität und für Fahrzeuge notwendig, die nachweislich und ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Dafür müssten vorhandene Potenziale und regulatorische Spielräume von Biokraftstoffen gestärkt werden.

Philipp Artur Kienscherf, Head of Research Area beim Energiewirtschaftlichen Institut der Universität zu Köln, stellte die Bedeutung und die Effekte erneuerbarer Kraftstoffe in der EU und Deutschland durch das europäische Emissionshandelssystem 2 (EU-ETS 2) heraus: „Das EU-Emissionshandelssystem 2 soll als zentrales wirtschaftliches Steuerungsinstrument für die Dekarbonisierung des Verkehrs- und Gebäudesektors dienen. Es stehen jedoch erhebliche Herausforderungen bevor.“

Einigkeit bestand bei den Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmern darin, dass nachhaltige Biokraftstoffe bereits heute den entscheidenden Beitrag

zur kurzfristigen Treibhausgasminde- rung leisten und als sofort verfügbare Lösung für bestehende Fahrzeugflotten und Infrastrukturen unverzichtbar sind. Gleichzeitig müsse der Markthochlauf fortschrittlicher Biokraftstoffe sowie synthetischer Kraftstoffe beschleunigt werden. Hierfür brauche es technologieoffene Instrumente wie die Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe auf die CO₂-Flottengrenzwerte und langfristig verlässliche Quotenregelungen.

Zum Abschluss zog die Branche ein positives Fazit: Die technischen Lösungen seien vorhanden und praxiserprobt. Nun komme es darauf an, die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass weitere Investitionen angereizt und höhere Anteile erneuerbarer Kraftstoffe tatsächlich in den Markt gebracht werden könnten. Damit bestätigte der Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ erneut seine Rolle als zentrale Dialogplattform für eine technologieoffene, klimafreundliche Mobilität und als Impulsgeber für Politik und Wirtschaft.

THG-Quote im Verkehr: Bioenergiebranche fordert gezielte Nachbesserungen im parlamentarischen Verfahren

Im Vorfeld des 23. Internationalen Fachkongresses für erneuerbare Mobilität hatte Marlene Mortler, Vorsitzende des Bundesverbands Bioenergie e.V. (BBE), die aktuellen Herausforderungen und Anliegen der Biokraftstoffbranche präsentiert. Im Fokus hatte der vom Bundeskabinett kürzlich beschlossene Entwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-Quote (THG) gestanden, mit dem die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED III in nationales Recht umgesetzt werden sollte. Mortler hatte erklärt: „Mit dem Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote

setzte die Bundesregierung zwar wichtige Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Referentenentwurf um. Gleichzeitig drohte Deutschland jedoch die vorgegebene Umsetzungsfrist der RED III, 21. Mai 2025, deutlich zu verfehlen – mit spürbaren negativen Folgen für die Biokraftstoffbranche und die quotenverpflichteten Unternehmen. In der vorliegenden Form reichte der Entwurf nicht aus, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor sicher zu erreichen.“

Nach Einschätzung des BBE war der erneuerbare Kraftstoffsektor weiterhin

durch gefälschte Nachhaltigkeitsnachweise belastet gewesen, die auf Betrug mit angeblich fortschrittlichen Biodieselimporten und unzureichende behördlichen Kontrollen zurückzuführen gewesen seien. Dies habe das Vertrauen in die THG-Quotenregelung untergraben und Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe verhindert. „Die vorgesehene Abschaffung der Doppelanrechnung sogenannter fortschrittlicher Kraftstoffe aus bestimmten Abfall- und Reststoffen begrüßten wir ausdrücklich.“

weiter auf Seite 4 >>>

Schlaglichter

Dies war die wichtigste Maßnahme, dem Betrugsanreiz zu begegnen und die physische Nachfrage nach Biokraftstoffen zu erhöhen“, hatte Mortler betont. Entscheidend sei nun eine schnelle Umsetzung der vorgesehenen Kontrollinstrumente gewesen. „Bei Verdachtsfällen mussten Witness Audits überall möglich sein. Behördliche Vor-Ort-Kontrollen waren ein zentrales Element der Betrugsprävention und mussten deshalb schnellstmöglich verbindlich werden“, hatte Mortler gesagt. „Die für 2028 vorgesehene Anhebung der THG-Quote musste auf 2027 vorgezogen werden“, hatte Mortler weiter gefordert. „Nur so ließen sich die bestehenden Überschüsse abbauen, die unter anderem durch missbräuchliche Doppelanrechnungen und Kontrollversagen entstanden waren.“

Positiv hatte der BBE bewertet, dass die vom Bundesumweltministerium ursprünglich vorgesehene Absenkung der Obergrenze zur Anrechnung für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in der Ressortabstimmung korrigiert worden war. Das nachhaltig verfügbare Potenzial von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse werde bisher aber weiter nicht ausgeschöpft. „Klimaschutz wurde verschenkt, wenn heimische Biokraftstoffe exportiert wurden, statt sie im Verkehrssektor einzusetzen“, hatte Mortler kritisiert. Notwendig sei eine schrittweise Anhebung der Obergrenze auf die nach EU-Recht zulässigen 5,8 Prozent gewesen. Dies habe der Kompensation des durch den Hochlauf der Elektromobilität sinkenden physischen

Kraftstoffbedarfs und der Sicherstellung bezahlbarer individueller Mobilität gedient. Ziel müsse es sein, auch in Zukunft mindestens das rechnerisch gleiche Biokraftstoffvolumen gezielt für den Klimaschutz einsetzen zu können, so die BBE-Vorsitzende.

„Ob im Schwerlastverkehr, in der Landwirtschaft, in Fahrzeugflotten oder im Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotor – Biokraftstoffe wie Biodiesel, Bioethanol, HVO, Bio-LNG oder Biomethan blieben dort unverzichtbar, wo Elektrifizierung auch in Zukunft an ihre Grenzen stieß“, hatte Mortler erklärt. Laut aktuellem Evaluationsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) hätten nachhaltige Biokraftstoffe im Jahr 2024 rund 11,5 Mio. t CO₂ eingespart und die Treibhausgaseinsparung gegenüber fossilen Kraftstoffen auf durchschnittlich 96 Prozent steigern können.

Darüber hinaus hatte der BBE eine europarechtskonforme Zulassung von biogenem Wasserstoff gefordert. „Der selektive Ausschluss von biogenem Wasserstoff in Mineralölraffinerien war nicht richtlinienkonform“, hatte Mortler klargestellt. „Artikel 25 der RED III kannte keine solche Differenzierung. Der aktuelle Gesetzentwurf war an dieser Stelle unionsrechtlich angreifbar.“ Biogener Wasserstoff habe eine zusätzliche und kurzfristig verfügbare Option für den gewollten Wasserstoffhochlauf sein können. „Biomethan-Reforming in Raffinerien eröffnete eine weitere Absatzoption für Biomethan und schuf

zugleich eine zusätzliche erneuerbare Wasserstoffquelle“, hatte Mortler gesagt.

Angesichts der insgesamt ambitioniert steigenden THG-Quote hatte der BBE schließlich eine übergeordnete Kraftstoffstrategie angemahnt. „Steigende Klimaschutzziele ließen sich nicht allein mit Quoten erfüllen – wir brauchten höhere reale Biokraftstoffbeimischungen“, hatte Mortler erläutert. „B10 beim Diesel sowie höhere Ethanolbeimischungen in Benzin waren nach heutigen Kraftstoffnormen möglich“, hatte Mortler gesagt. Erforderlich sei daher eine zügige und ambitionierte Anpassung der 10. BImSchV gewesen – mit E10 als Schutzsorte und der Einführung von E20.

Der BBE hatte an Bundestag und Bundesrat appelliert, im parlamentarischen Verfahren gezielte Nachbesserungen vorzunehmen. „Nur wenn Betrug wirksam verhindert, europarechtliche Spielräume genutzt und Beimischungen erhöht wurden, konnte die RED III im Verkehr ihr Klimaschutzpotenzial entfalten“, hatte Mortler abschließend erklärt.

Mit Blick auf die EU hatte Mortler die Erwartung geäußert, dass die Nutzung der so genannten Unionsdatenbank (UDB) erst dann für die Wirtschaftsteilnehmer verpflichtend werden dürfe, wenn deren reibungsloses Funktionieren durch die EU-Kommission sichergestellt worden sei.

Schlaglichter

Corteva und bp starten Joint Venture Etlas für Biokraftstoff-Rohstoffe

Der Agrarkonzern Corteva und der Energiekonzern bp haben das neue 50:50-Joint-Venture Etlas™ gegründet. Ziel des Unternehmens ist es, Pflanzenöle aus Raps, Senf und Sonnenblumen als Rohstoffe für die Produktion von nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF) und erneuerbarem Diesel (Renewable Diesel, RD) bereitzustellen.

Etlas verbindet dabei Cortevas Expertise in der Saatgut- und Pflanzenentwicklung mit bps Know-how in Raffination und Vermarktung von Kraftstoffen für den Transportsektor.

Nach Angaben der Unternehmen soll Etlas ab 2027 erste Mengen liefern. Die Rohstoffe sind sowohl für das Co-Processing in Raffinerien als auch für den Einsatz in dedizierten Biokraftstoffanlagen vorgesehen. Bis Mitte der 2030er Jahre strebt Etlas eine Jahresproduktion von rund einer Million Tonnen Rohstoff an – daraus könnten über 800.000 Tonnen Biokraftstoff hergestellt werden.

Hintergrund des Joint Ventures ist der erwartete Markthochlauf nachhaltiger Kraftstoffe. Branchenprognosen gehen

davon aus, dass die globale Nachfrage nach SAF bis 2030 auf bis zu 10 Millionen Tonnen steigen könnte (2024: rund 1 Million Tonnen). Auch der Markt für erneuerbaren Diesel könnte bis 2030 auf bis zu 35 Millionen Tonnen wachsen (2024: etwa 17 Millionen Tonnen).

Conti betonte, Landwirte spielten eine zentrale Rolle für eine verlässliche Versorgung der Luftfahrtindustrie mit SAF. Etlas wolle helfen, die Produktion zu skalieren und gleichzeitig neue Einkommensperspektiven für landwirtschaftliche Betriebe zu schaffen.

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 Nadja Pooch

Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

E-Mail: nadja.pooch@AMI-informiert.de

Tel: (0228) 33 805 513, Fax: (0228) 33 805 4402

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.