

UFOP – Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

**ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2**
Raps
Rapsöl
Rapsschrot
Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3
Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Mit Rückenwind vom Terminmarkt zieht Raps im Preis an
- Festere Preise regional zur Vermarktung der Restbestände genutzt, Vorkontrakte der kommenden Ernte vereinzelt abgeschlossen
- Ungünstige Witterung verzögert Sojaernte in Brasilien

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot tendiert auf Monatssicht fester
- Konventionelles Sojaschrot behauptet sich

Pflanzenöle

- Rapsöl zieht im Preis an, Handel verläuft in ruhigen Bahnen
- Palmöl rutscht ab, schleppende malaysische Exporte belasten

Kraftstoffe

- Biodieselmärkte bleibt im Februar ohne neue Impulse
- Konflikt zwischen den USA und dem Iran im Fokus des Rohölkurses

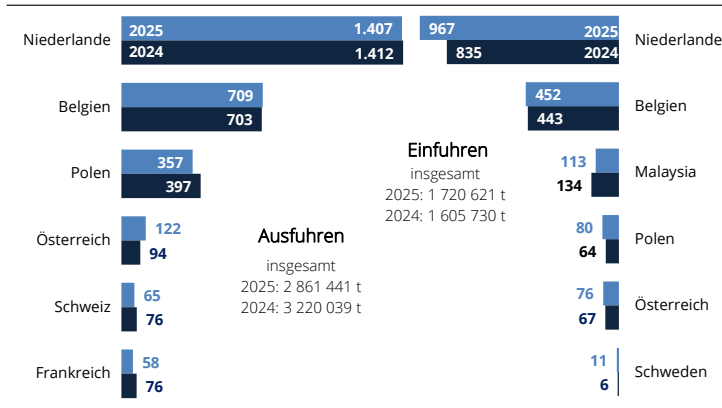
Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	472,42	469,65	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	497,00	495,00	↗
Rapsöl	1.088,00	1.083,00	↗
Rapsschrot	235,00	233,00	↗
Rapspresskuchen*	280,00	283,00	↘
Paris Rapskurs	483,00	487,50	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	170,32	169,49	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	168,15	168,15	→
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	65,42	65,19	↗

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

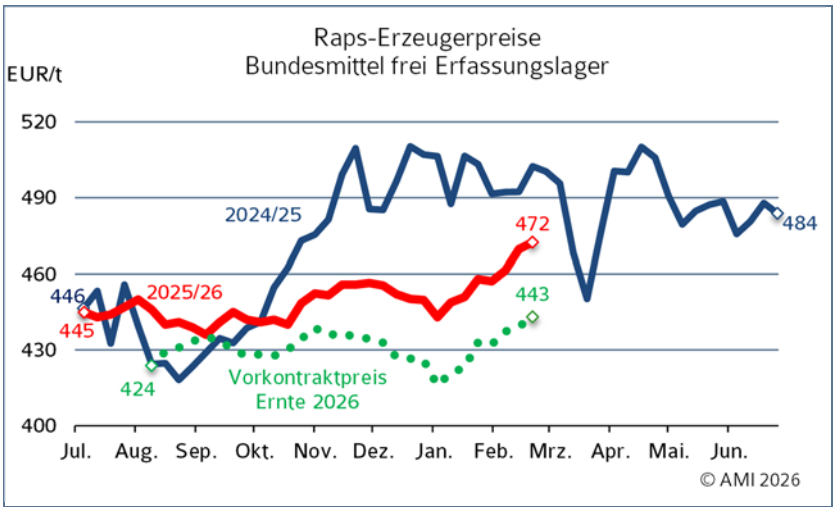
Grafik der Woche

Deutschland: Empfangs- und Herkunftsländer von Biodiesel
in 1.000 t



Quelle: Destatis

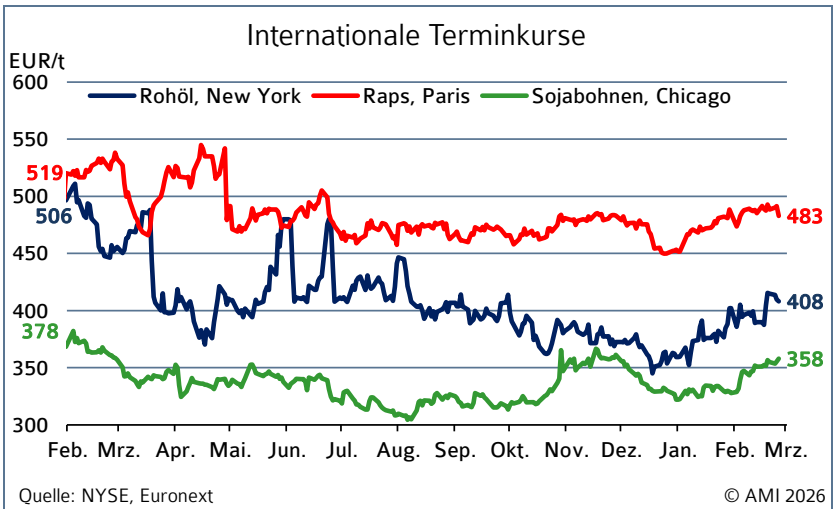
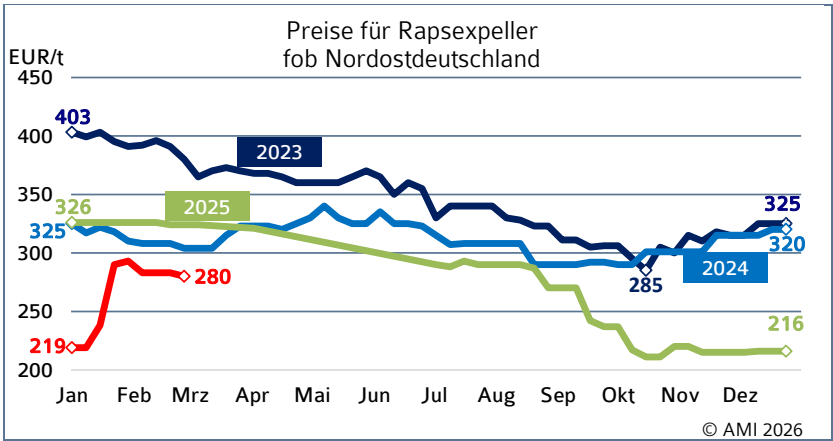
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 25.02.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2025 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	497	235	1 088	1.167
Vorwoche	495	233	1 083	1.149

Quelle: AMI



Raps

Der heimische Rapsmarkt zeigt sich weiterhin ruhig, wenngleich das zuletzt festere Preisniveau regional Impulse für die Vermarktung setzte. Die Handelsaktivität am Kassamarkt bleibt dennoch insgesamt überschaubar, Mengenbewegungen resultieren überwiegend aus der Abwicklung bestehender Kontrakte. Ohnehin ist Raps der alten Ernte gebietsweise bereits weitestgehend vermarktet. Hinsichtlich der Ernte 2026 scheint etwas Bewegung in den Markt zu kommen. So wurden vereinzelt auch Vorkontrakte für die kommende Saison abgeschlossen. Aufgrund der üppigen Niederschläge der vergangenen Tage verzögern sich die Feldarbeiten auch weiterhin. Lediglich vereinzelt wurde in Thüringen auf gut abgetrockneten Hang- und Kuppenlagen mit der Düngung von Raps begonnen.

Rapsöl

Rapsöl kann sich im Monatsverlauf im Einklang mit den festeren Rohstoffnotierungen in Preis befestigen. Dabei bleiben die Umsätze insgesamt überschaubar. Der Lebensmitteleinzelhandel signalisierte zum Monatsende zwar etwas Nachfrage, nennenswerte Mengen wurden dabei jedoch kaum gehandelt. Seitens des Energiesektors limitiert das aktuelle Preisniveau auch weiterhin den Umsatz.

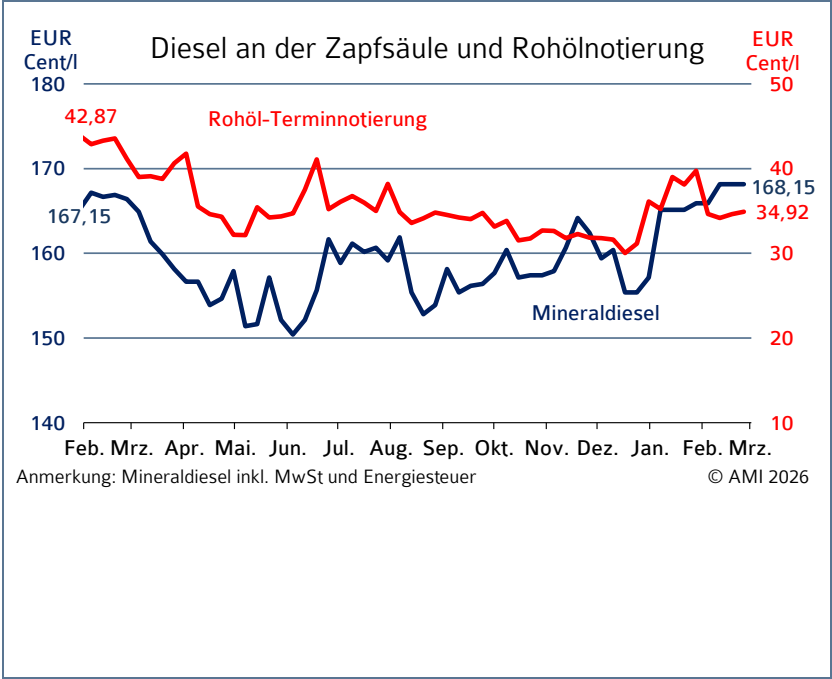
Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland haben sich im Februar nur wenig bewegt. Die winterliche Witterung stellte den Markt vor großen Herausforderungen. Durch zugefrorene Flüsse kam der Schiffsverkehr teilweise zum Erliegen. Zusätzlich waren die LKW-Kapazitäten knapp. Mit den steigenden Temperaturen dürfte sich die Lage in den kommenden Wochen jedoch spürbar entspannen. Das Kaufinteresse der Mischfutterhersteller hat im Februar indes nachgelassen; vielerorts wird abgewartet.

Großhandelspreise

Auch im Februar verläuft der Handel am heimischen Biodieselmärkte in ruhigen Bahnen. Zur Erfüllung der THG-Quote liegt der Fokus auf den deutlich preisgünstigeren CO₂-Zertifikaten. Angesichts der verhaltenen Nachfrage bleibt die Preisentwicklung auch weiterhin gedämpft.

Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Der Rohölmarkt bleibt stark politisch geprägt. Im Fokus steht dabei der Konflikt zwischen den USA und dem Iran. Berichte über mögliche militärische Optionen sowie das Risiko einer Blockade der Straße von Hormus stützten die Risikoprämie. Schon die Aussicht auf Einschränkungen der Tankerpassage würde einen relevanten Teil der seewärtigen Öllieferungen betreffen. Gleichzeitig wirkte die Aussicht auf neue Gespräche in Genf als Gegenpol: Ein Durchbruch könnte dem Iran höhere Exporte ermöglichen und damit das Angebot ausweiten. Daneben blieb die Angebotsseite im Blick. Laut Berichten prüft OPEC+ eine moderate Förderausweitung ab April. Außerdem verwies die IEA auf einen ungewöhnlich kräftigen Bestandsaufbau im vergangenen Jahr (+477 Mio. Barrel) und damit auf einen weiterhin komfortablen Versorgungspuffer.

Verbrauch

(Hinweis: Bericht Ausgabe 02/2026, BAFA-Statistik zum Redaktionsschluss nicht aktualisiert)

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 Dieselkraftstoff 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 Dieselkraftstoff 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 Ottokraftstoffverbrauchs 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	
										2025	2024
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
Dieseldkraftstoffe	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
Ottokraftstoffe	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

BLE veröffentlicht Länderliste für ein Zutrittsrecht



UFOP begrüßt Maßnahme zur Betrugsprävention und erwartet Bereinigungseffekt

Berlin, 24.02.2026. Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) hat eine Liste von Ländern veröffentlicht, die der BLE als national zuständiger Stelle ein Zutrittsrecht zur Durchführung von Vor-Ort-Kontrollen bei den Biokraftstoffherstellern gewähren. Die UFOP begrüßt dies als Beitrag zur Verbesserung der Betrugsbekämpfung. Gleichzeitig sei diese Positivliste ein aktiver Vertrauensbeweis der aufgeführten Länder in eine nach EU-Recht schrittweise verschärfte Zertifizierung. Die Förderunion erwartet zugleich einen Bereinigungseffekt bei Biokraftstoffherstellern, einschließlich der Problematik der kritisch zu bewertenden und zu kontrollierenden Abfallrohstoffe. Aus Sicht der UFOP ist bemerkenswert, dass Länder wie Brasilien und Singapur nicht sowie Honkong anstelle von China aufgeführt sind.

Die Veröffentlichung der Länderliste ist im Zusammenhang mit der kürzlich von der BLE erfolgten Mitteilung an Biodieselhersteller und Zertifizierungsstellen zu sehen. Die UFOP begrüßt sehr, dass die nationale Datenbank „Nabisy“ bereits jetzt zur Betrugsbekämpfung abfragt, „ob Vor-Ort-Kontrollen bei letzten Schnittstellen durch eine zuständige Behörde eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union zum Zwecke der Überwachung der Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen nach Artikel 30 Absatz 9 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ermöglicht werden“. In der Mitteilung stellt die BLE zugleich klar, dass diese Frage im Falle der Ablehnung des Betretungsrechts durch den Drittstaat automatisch verneint wird, auch wenn der Biokraftstoffhersteller einer Vor-Ort-Kontrolle zustimmen würde. Die UFOP begrüßt auch diese Bedingung, weil das betreffende Land entweder das Betretungsrecht gewährt oder betroffene Biokraftstoffhersteller vom deutschen Markt ausgeschlossen sind.

Die aktuell noch freiwillige Anforderung der BLE wird zur gesetzlichen Verpflichtung, wenn das zweite Gesetz zur Änderung der THG-Quote in Kraft tritt. Der Bundestag befasst sich in erster Lesung in dieser Woche mit dem Gesetzesentwurf. Es wird eine zügige Befassung und Verabschiedung erwartet, so dass dieses Gesetz schnellstmöglich in Kraft treten kann.

Deutschland setzt in der EU mit dieser Maßnahme ein wichtiges Signal für die Vermeidung von Betrug und damit in den Vertrauensaufbau der Nachhaltigkeitszertifizierung. Die UFOP erwartet, dass bestenfalls alle Mitgliedsstaaten eine analoge Regelung einführen, die mit Blick auf das bald zu erwartende Scharfstellen der Unionsdatenbank (UDB) von Beginn an im EU-Recht hätte geregelt werden müssen.

Kontrollanforderungen machen allerdings nur dann Sinn, wenn diese Aufgabe aktiv und umfassend wahrgenommen werden kann. Die UFOP fordert daher von Bundeslandwirtschaftsminister Rainer eine angemessene Aufstockung des Personals im zuständigen Referat der BLE. Auch dies sei eine vorausschauende Maßnahme, denn die Forderungen nach dokumentierten Nachhaltigkeitszertifizierungen nehmen in allen Bereichen zu, siehe die stoffliche Nutzung nachwachsender Rohstoffe, die bisher nicht so scharf gesetzlich geregelt ist wie die Bioenergie.

[BLE-Liste der Länder für das 2. Gesetz zur Änderung der THG-Quote](#)

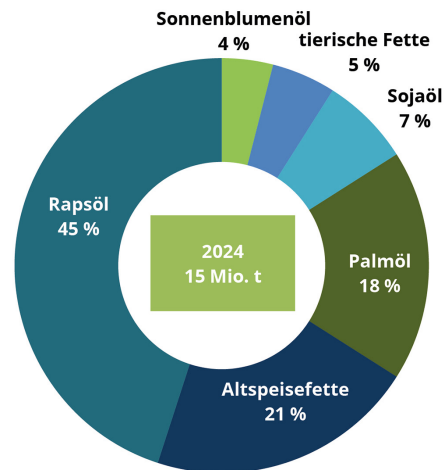
UFOP lehnt Einstufung von Sojabohnen als high-iLUC-Rohstoff ab

Die UFOP lehnt die Initiative der EU-Kommission strikt ab, Sojabohnen zukünftig als Rohstoff mit hohem Risiko einer indirekten Landnutzungsänderungen (high-iLUC) einzustufen. Diese sieht der Entwurf für die Änderung der Delegierten Verordnung (EU)2019/807 vor. Die EU-Kommission hat dazu ein öffentliches Anhörungsverfahren eingeleitet. Insbesondere kritisiert die UFOP, dass als Ergebnis der Berechnungen der Anbauausweitung auf Flächen mit hohem Kohlenstoffgehalt die Sojabohne pauschal als "high-iLUC-Rohstoff" eingestuft wird. Dies lehnt die UFOP mit Verweis auf das anzuhaltende Verursacherprinzip ab.

Von einer pauschalen Einstufung wäre der Sojaanbau insgesamt – also auch in den USA oder in Europa – betroffen, so die Befürchtung der Förderunion. Mit der Einstufung konterkariere die EU-Kommission die schrittweise verschärften Maßnahmen zu Nachhaltigkeitszertifizierung, insbesondere den datierten Nachweis der Anbaufläche. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse können nach EU-Recht nur dann auf die Klimaziele angerechnet werden, wenn die betreffende Fläche nachweislich bereits vor Januar 2008 als Ackerfläche genutzt wurde. Eine analoge Nachweisregelung sieht die verschobene EU-Entwaldungsverordnung (EUDR) vor. Diese Regelungen machten im Falle Soja dann keinen Sinn mehr, stellt die UFOP fest.

Unberücksichtigt bleiben die Konsequenzen einer Einstufung der Sojabohne als Risikorohstoff und nicht von Sojaöl, analog zum Palmöl. Verursacht werde die Ausweitung des Anbaus durch den für die Preisbildung maßgeblichen Anteil der Sojabohne: das Sojaschrot. Die UFOP befürchtet, dass im Falle der

Rohstoffanteil an der Produktion von Biodiesel und HVO in der EU-27, 2024, in %



Quelle: Oil World

pauschalen Einstufung auch für den heimischen und europäischen Sojaanbau eine wichtige Absatzoption im Biokraftstoffsektor entfallen würde. Gleichzeitig ist die Einstufung als Risikorohstoff nicht imagefördernd für die sich ebenfalls in der Entwicklung befindliche nationale und europäische Proteinstrategie, einschließlich der Frage der Treibhausgasbilanzbewertung. Die UFOP fordert die EU-Kommission daher auf, den Entwurf zurückzuziehen und mit den betroffenen Wirtschaftsverbänden eine Folgenabschätzung zu diskutieren.

Zur Einordnung der Bedeutung von Sojaöl als Biokraftstoff-Rohstoff in der EU weist die UFOP auf die große Bedeutung von Rapsöl hin. Mit einem Anteil von 45 % ist diese Quelle erheblich bedeutender als Sojaöl mit 7%.

Mit einem Ölanteil von durchschnittlich 42 % ist der Biokraftstoffmarkt entscheidend für die Preisbildung beim Raps und damit für die Anbauentscheidung für die Landwirte in Europa. Die UFOP betont, dass der Rapsanbau ackerbaulich Fruchtfolgerestriktionen unterliegt, sodass Raps nur alle 3–4 Jahre auf

derselben Fläche angebaut werden kann. Damit leistet Raps als Rotationskultur und als wichtigste europäische Eiweißquelle einen wichtigen Beitrag zur Proteinversorgung und zur Verbesserung der Bodenqualität sowie zur Biodiversität. Eine zunehmende Bedeutung soll zukünftig der Anbau von Sojabohnen einnehmen. Deren Bedeutung als Lieferant, gemessen am Biokraftstoffverbrauch, ist mit 7 % im Jahr 2024 aber vergleichsweise gering. Vor diesem Hintergrund fordert die UFOP eine sachgerechte Ursachenbekämpfung, um weitere Urwaldrodungen möglichst zu verhindern, deshalb müsse das Verursacherprinzip hier ansetzen.

In diesem Zusammenhang erinnert die UFOP daran, dass die statistische Grundlage der Rohstoffanteile je nach Quelle erheblich variiert. Hier bedarf es einer Verbesserung der amtlichen Statistik durch die EU-Kommission. Mit einer auch im Sinne der fundierten Berichterstattung funktionierenden Unionsdatenbank stünden die erforderlichen Daten zur Verfügung.

Schlaglichter

Gemeinsames Positionspapier der Kraftstoffverbände mit Unterstützung des ADAC

zum Regierungsentwurf eines **Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quotengesetz) vom 10.12.25**

1. Anpassung der THG-Gesamtquote in 2027

Die THG-Quote sollte bereits im Jahr 2027 auf mindestens 17,5 Prozent angehoben werden. So kann der hohe THG-Übertrag aus den Jahren 2024, 2025 und 2026 – nach der zweijährigen Aussetzung der Quotenübertragung – im Jahr 2027 marktverträglich abgebaut werden. Gleichzeitig verstetigt sich die Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen. In der Folge stabilisiert sich auch der THG-Quotenpreis und ermöglicht die Finanzierung von Investitionen in Erneuerbare Energien im Straßenverkehr.

2. Anhebung der Obergrenze für anbaubiomassebasierte Biokraftstoffe

Wir plädieren dafür, die Obergrenze stufenweise auf das unionsrechtlich zulässige Niveau von 5,8 Prozent anzuheben. Angesichts der tendenziell rückläufigen Energiemengen im Straßenverkehr ist diese Anhebung erforderlich, um die klimapolitisch angezeigte absolute Einsatzmenge anbaubiomassebasierter Biokraftstoffe in seiner Verfügbarkeit für den Verkehrssektor abzusichern und die notwendigen Mengen nicht in andere Bereiche oder den Export zu verlieren. Für diese langfristige Verfügbarkeit im Verkehr brauchen Hersteller stabile Rahmenbedingungen und Planungssicherheit (um bspw. die Anbauplanung der Feldfrüchte auf die notwendigen Energiesorten abzustimmen). Zudem entspricht dies dem Umsetzungsanspruch des Koalitionsvertrags. Bioethanol und Biodiesel als Beimischung zu herkömmlichem Benzin bzw. Diesel leisten bereits heute

einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung. Eine zukünftig größere Bedeutung für Klimaschutz in der Bestandsflotte im Straßenverkehr ist vorausschauend zu berücksichtigen.

3. Ausgestaltung der RFNBO-Unterquote

Die RFNBO-Quote sollte so ausgestaltet sein, dass ein deutlicher Markthochlauf rückwärtskompatibler (drop-in-fähiger) E-Fuels und von erneuerbarem Wasserstoff angereizt wird. Im Referentenentwurf des BMUKN war für 2040 noch eine Quote von 12 Prozent RFNBO vorgeschlagen. Wir schlagen vor, mindestens die Forderung des Bundesrates nach einer höheren RFNBO-Quote in den Jahren 2030, 2032 und 2034 aufzugreifen.

4. In der Schifffahrt eingesetzte erneuerbare Kraftstoffe dürfen nicht auf die THG-Quote angerechnet werden

Biokraftstoffe, die eigentlich in der Schifffahrt zur Erfüllung der FuelEU Maritime-Verordnung und des ETS I eingesetzt werden, können durch ein Schlupfloch im BImSchG freiwillig versteuert und dann zusätzlich auf die THG-Quote angerechnet werden – offenbar geschieht dies schon heute. Dieses Vorgehen ist geeignet, die gesamte Architektur der THG-Quote zu beeinträchtigen sowie Marktverfälschungen hervorzurufen und muss unbedingt ausgeschlossen werden.

5. Zugang für behördliche Kontrollen bereits für 2026 vorschreiben

Behördliche Vor-Ort-Kontrollen der BLE (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung) sind wesentlicher Bestandteil der Betrugsvermeidung. Daher sollte der Zugang für diese Kontrollen frühestmöglich, spätestens mit Inkrafttreten

des Gesetzes und einer angemessenen Übergangszeit verpflichtend sein. Kontrolle bedeutet die Offenlegung aller erforderlichen Unterlagen zur Beurteilung der Produktionsanlage (Technologie, Kapazität, Rohstoffarten und -einsatz sowie der Warenströme (Massebilanzierung) und Vertrieb.

6. Anhebung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe

Es ist vorgesehen, „mit sinkendem Energiebedarf im Verkehr die absolute Menge [abfallbasierter Biokraftstoffe] in gewissem Maße beizubehalten“. Um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen, müsste die Obergrenze bereits ab 2026 auf 2 Prozent und bis 2040 auf 3,1 Prozent angehoben werden.

7. keine Erweiterung des Rohstoffpools für co-HVO auf Rohstoffe des Anhangs IX Teil B

Die geplante Erweiterung würde dazu führen, dass Rohstoffe, die heute zur Biodieselproduktion genutzt werden, in die co-HVO-Produktion umgeleitet werden. Dies hätte eine weniger effiziente Verwendung dieser Rohstoffe zur Folge und den Verlust der Produktion von erneuerbarem Glycerin. Unabhängig davon wird der co-HVO-Produktion durch die Aufnahme fünf neuer Rohstoffe in den Anhang IX Teil A zukünftig ausreichend Rohstoffpotenzial zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind Nachhaltigkeitszertifizierung und behördliche Kontrollen bei der Produktion von co-HVO in Raffinerien noch nicht ausreichend gesichert und ermöglichen dadurch großangelegten Betrug, vergleichbar mit den Importen fortschrittlicher Biokraftstoffe aus China. Daher dürfen die bestehenden Regeln für co-HVO nicht flexibilisiert werden.

weiter auf nächster Seite >>>

Schlaglichter

Hinweis: UNITI Bundesverband Energie-Mittelstand und ADAC haben hierzu eine neutrale Position.

8. biogenen Wasserstoff zur Nutzung/Anrechnung in Mineralölraffinerien zulassen

Der selektive Ausschluss biogenen Wasserstoffs in Raffinerien ist nicht unionsrechtskonform, denn Art. 25 RED III enthält keine Grundlage für eine solche Differenzierung. Der Referentenentwurf des BMUKN vom 29.10.25 ist daher europarechtlich angreifbar (zum Rechtsgutachten <https://biokraftstoffverband.de/wp-content/uploads/2026/01/Rechtsgutachten-biogener-Wasserstoff.pdf>)

9. Doppelförderung ausschließen

Der aktuelle Entwurf des BImSchG schließt nicht wirksam aus, dass in anderen EU-Mitgliedsstaaten bereits geförderte erneuerbare Kraftstoffe hierzulande auf die Quote angerechnet werden können. Am Beispiel Biomethan veranschaulicht könnte das bedeuten, dass erneuerbare gasförmige Kraftstoffe, die etwa in Dänemark bereits eine Produktionsförderung erhalten haben, in Deutschland zusätzlich noch die Verbrauchsförderung durch die THG-Quote beanspruchen können. Eine Doppelförderung mit gravierenden Marktverwerfungen wäre die Folge. Dieses Schlupfloch ist daher im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu schließen durch eine entsprechende Anpassung von § 37 Abs. 8 BImSchG.

10. Änderung der 10. BImSchV zur Flexibilisierung der Schutzsortenregelung von Kraftstoffen

Die gesetzliche Verpflichtung, an jeder Tankstelle Super E5 vorhalten zu müssen, sollte auf Super E10 übergehen. Die derzeitigen Vorgaben blockieren wertvolle Tank- und Lagerinfrastrukturen und begrenzen damit die Ausweitung des Angebots nicht-fossiler Kraftstoffe.

Dabei liegt die Notwendigkeit höherer Beimischungen erneuerbarer Kraftstoffe zur Defossilisierung der Bestandsflotte auf der Hand. Eine Flexibilisierung – wie sie auch die Fachausschüsse der Länder im Bundesrat und die Mineralölwirtschaft vorgeschlagen hatten (vgl. Bundesrats-Drucksache 621/1/23) – würde den notwendigen Spielraum schaffen, um die Beimischungsanteile von Biokraftstoffen (z. B. durch Super E10 als flächendeckendem Standard) signifikant zu steigern und den Markthochlauf künftiger Lösungen wie Super E20 vorzubereiten. Trotz Wegfalls der Schutzsortenregelung wird weiterhin ein flächendeckendes Angebot eines freigegebenen Kraftstoffs für die geringe Anzahl der Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die nicht auf Super E10 zurückgreifen können. Für die unionsrechtliche Absicherung höherer Ethanolbeimischungen wie Super E20 ist parallel eine entsprechende Anpassung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (FQD) auf EU-Ebene erforderlich.

Hinweis: MVaK Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe hat hierzu eine neutrale Position.

11. Zügiger Abschluss des Gesetzgebungsprozesses

Die Regelungen des Gesetzes werden rückwirkend für das gesamte Jahr 2026 gelten. Steuerliche Inverkehrbringer von Kraftstoffen sind somit darauf angewiesen, möglichst frühzeitig die geltenden neuen Regulierungsvorgaben erfüllen zu können. Wir bitten daher, dass der Gesetzgebungsprozess ohne Verzögerungen abgeschlossen wird.

Schlaglichter

Kraftstoffe für die Mobilität von Morgen



7. Tagung der FJRG KRAFTSTOFFE FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN

Lemgo, 11. und 12. Juni 2026

Unterstützt von



7. Tagung der Fuels Joint Research Group

Trotz der Bemühungen um eine stärkere Elektrifizierung in vielen Bereichen werden flüssige und gasförmige Energieträger aufgrund der hohen Energie- und Leistungsdichten auch langfristig eine wesentliche Rolle bei der Energieversorgung spielen müssen. Dies gilt für deren Verwendung im Straßen-, Schiffs- und Flugverkehr sowie für die Land- und Forstwirtschaft, kritische Infrastrukturen, aber auch für die Energiespeicherung und -bevorratung. Dies sind zugleich die Themenfelder der 7. Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG), die am 11. und 12. Juni 2026 in Lemgo, im historischen Rathaus, stattfindet.

Dieser umfassende Anspruch erfordert die Erforschung und Entwicklung nachhaltiger Energieträger und ihrer Technologien, deren breite in der aktuellen und zukünftigen Anwendung, die Biodiesel, Bioethanol, HVO und zukünftig verschiedene E-Fuels sowie Wasserstoff und Wasserstoff-Träger umfasst. Für eine Realisierung sind, neben dem Kraftstoffpreis, die Integration in eine nachhaltige Energie- und Stoffstromwirtschaft, sowie die Berücksichtigung vorhandener Infrastrukturen und Kompetenzen Voraussetzung. Final entscheiden anwendungsspezifische und förderpolitische Randbedingungen über den Marktzugang.

Die Tagung bietet mit 17 Vorträgen aus den Bereichen Politik, Forschung, Herstellung und Anwendung einen umfassenden Überblick über die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen für alternative Kraftstoffe. Die Tagung wendet sich an technisch/wissenschaftliche Experten/innen, betriebliche Entscheider/innen, Promovierende und Studierende und bietet viel Raum für interdisziplinären Austausch im Fachkreis.

Promovierende und Studierende können die eigene Forschung mit einem Poster präsentieren. Hierzu ermöglicht der Nachwuchsförderwettbewerb die Chance auf Preisgewinne. Außerdem werden die Poster im Tagungsband veröffentlicht.

Tagungsthemen und Schwerpunkte:

» TECHNISCHE, POLITISCHE und ÖKONOMISCHE RANDBEDINGUNGEN
Keynote-Vorträge aus Politik und Wirtschaft

» SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF)
Vorträge zur Herstellung und zum Einsatz von SAF und alternativen SAF

» KRAFTSTOFFSTRATEGIE für KRITISCHE INFRASTRUKTUR
Vorträge aus den Bereichen Forschung, Herstellung und Anwendung

» WASSERSTOFF und E-FUELS
Vorträge zu den Themen Wasserstoff- und Methanolmotoren

» AMMONIAK als KRAFTSTOFF
Vorträge zu Ammoniakmotoren

» FUEL-DESIGN und -HERSTELLUNG
Vorträge zu rußarmen Ottokraftstoffen, RSX und FSC Fuel-Design per Machine-Learning

» POSTER aus der FORSCHUNG
Posterbeiträge aus dem breiten Bereich der Forschung und Entwicklung im Bereich der zukünftigen Kraftstoffe

Tagungsprogramm und Anmeldung:
<https://www.fuels-jrg.de/>

Schlaglichter

Biokraftstoffe sind Teil der Lösung

Bundesrat gibt klare Empfehlungen in Richtung Bundestag

Das Plenum des Bundesrates hat zum Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote mehrere wichtige Entscheidungen getroffen und Biokraftstoffe als wesentlichen Baustein des Klimaschutzes herausgestellt. Zentral ist laut Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie die Erhöhung der THG-Quote im Jahr 2027 auf 17,5 Prozent. Das vermeidet erneute Marktverwerfungen, belebt stattdessen die Nachfrage nach Biokraftstoffen und ermöglicht wieder

Investitionen in Erneuerbare Energien im Straßenverkehr.

Die Betrugsbekämpfung sieht der Bundesrat als dringlich an und schlägt vor, behördliche Kontrollen von Biokraftstoffproduzenten bereits 2026 verpflichtend einzuführen. Im Gesetzentwurf sind diese Kontrollen erst ab 2027 vorgesehen. Dem Wegfall der Doppelanrechnung auf fortschrittliche Biokraftstoffe bereits ab 2026 hat der Bundesrat, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, zugestimmt. Der VDB begrüßt beide Bundesratsentscheidungen ausdrücklich.

Das zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote wird Ende Februar in erster Lesung im Bundestag beraten. „Entscheidend ist Klarheit durch einen schnellen Beschluss der gesetzlichen Änderungen bei der THG-Quote. Biokraftstoffe sind dabei unverzichtbar für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr“, so Elmar Baumann, VDB-Geschäftsführer. „Die von Bundesregierung und Bundesrat vorgesehene Verschärfung von Zertifizierung und Kontrollen nutzt gerade den deutschen Biokraftstoffproduzenten.“

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.