

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE..... 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise weiten Gewinne aus, Vorkontrakte ebenfalls preisfest
- Hohe Volatilität und steigende Frachtkosten bremsen das Neugeschäft, Umsätze bleiben überschaubar
- US-Anbaupläne und Biokraftstoffvorgaben treiben US-Sojakurse

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot zieht im Preis an
- Konventionelles Sojaschrot im Spannungsfeld zwischen Rekord-ernten und geopolitischen Unsicherheiten

Pflanzenöle

- Rapsöl mit Rückenwind seitens der Rohstoffnotierungen
- Palmöl klettert an die Preisspitze

Kraftstoffe

- Biodiesel im Aufwind fester Rohölnotierungen
- Rohöl sprunghaft fest, Konflikt im Nahen Osten bleibt im Fokus

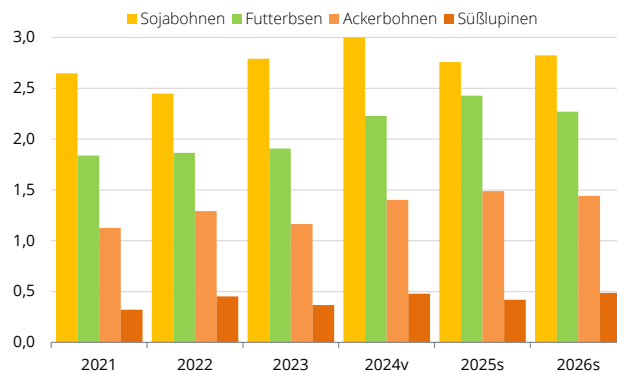
Preistendenzen

Mittelwerte	14. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	479,38	475,30	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	520,00	502,00	↗
Rapsöl	1.120,00	1.100,00	↗
Rapsschrot	251,00	246,00	↗
Rapspresskuchen*	313,00	313,00	→
Paris Rapskurs	514,25	500,50	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	178,99	178,45	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	228,90	230,15	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	101,38	92,35	↗

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

Grafik der Woche

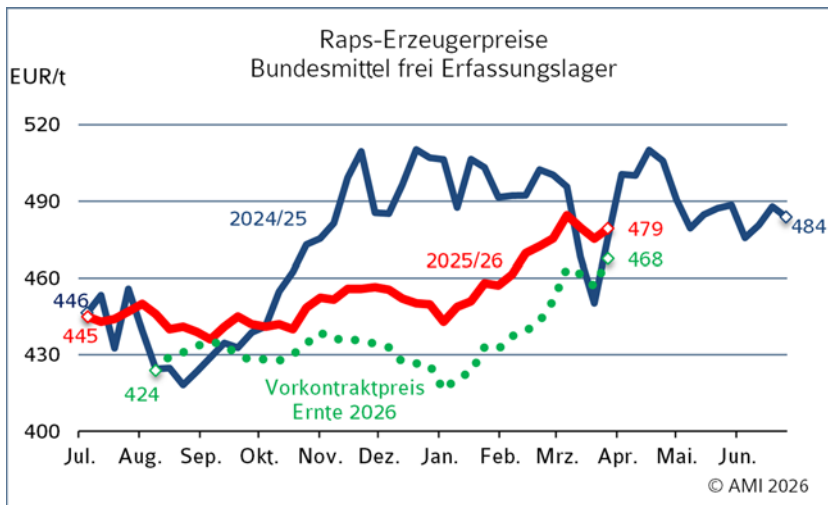
Ernte der wichtigsten Hülsenfrüchte in der EU-27
in Mio. t



Quelle: EU-Kommission

Anmerkung: v = vorläufig, s = geschätzt

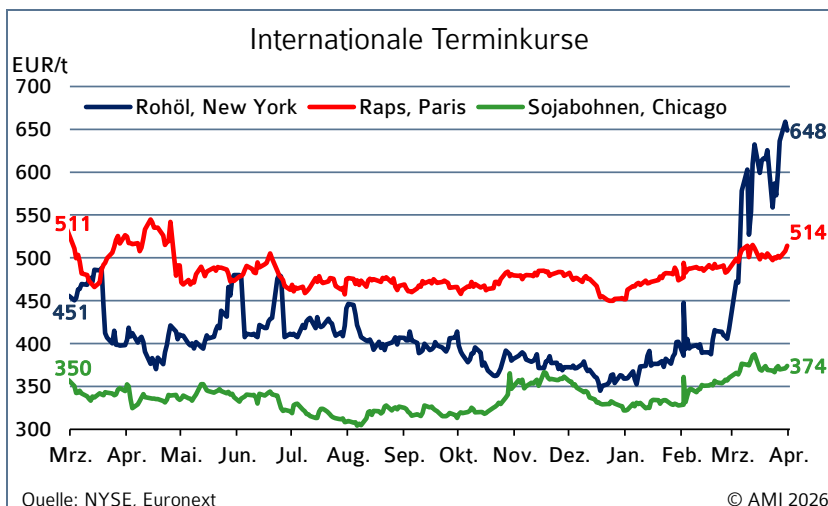
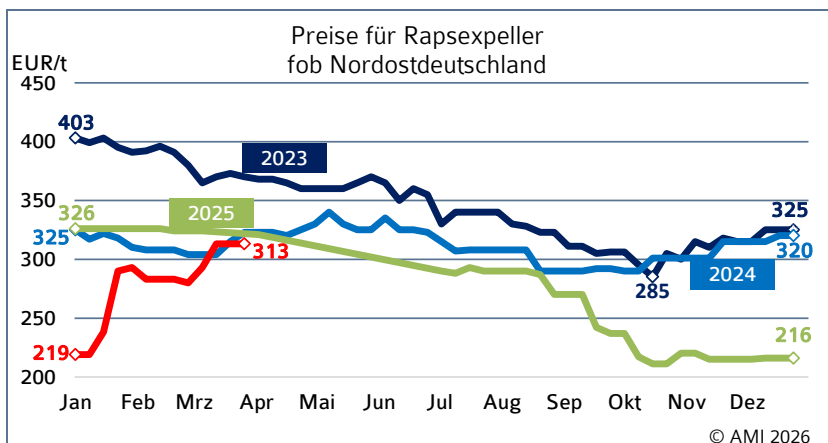
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 31.03.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2025 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	520	251	1 120	1.343
Vorwoche	502	246	1 100	1.310

Quelle: AMI



Raps

Angesichts der teils starken Kursschwankungen an der Pariser Börse bleibt die Handelsaktivität am deutschen Rapsmarkt insgesamt überschaubar. Restbestände der Ernte 2025 sind in den inländischen Lagern regional kaum noch zu finden. Auch bei der Vermarktung der neuen Ernte zeigt sich weiterhin eine zurückhaltende Grundhaltung. Vor dem Hintergrund des Iran-Konflikts sowie hoher Düngemittel- und Energiekosten warten viele Landwirte auf weiter steigende Erlöse, da die bisherigen Preiszuwächse den Kostenanstieg bislang nicht im gewünschten Umfang kompensieren.

Rapsöl

Mit Rückenwind seitens der Rohstoffnotierungen bewegt sich Rapsöl weiter aufwärts. Dabei belebte sich die Nachfrage Ende März kurzzeitig, kühlte dann aber wieder ab. Gefragt war vor allem Ware auf vorderen Lieferpositionen. Das zeigt sich auch in regional knapperer Verfügbarkeit von Raffinaten. Rohes Rapsöl findet dagegen auch weiterhin kaum Abnehmer. Seitens des Energiesektors bleibt die Nachfrage weiterhin nahezu ausgesetzt, da die Entscheidung zur RED III erneut vertagt wurde.

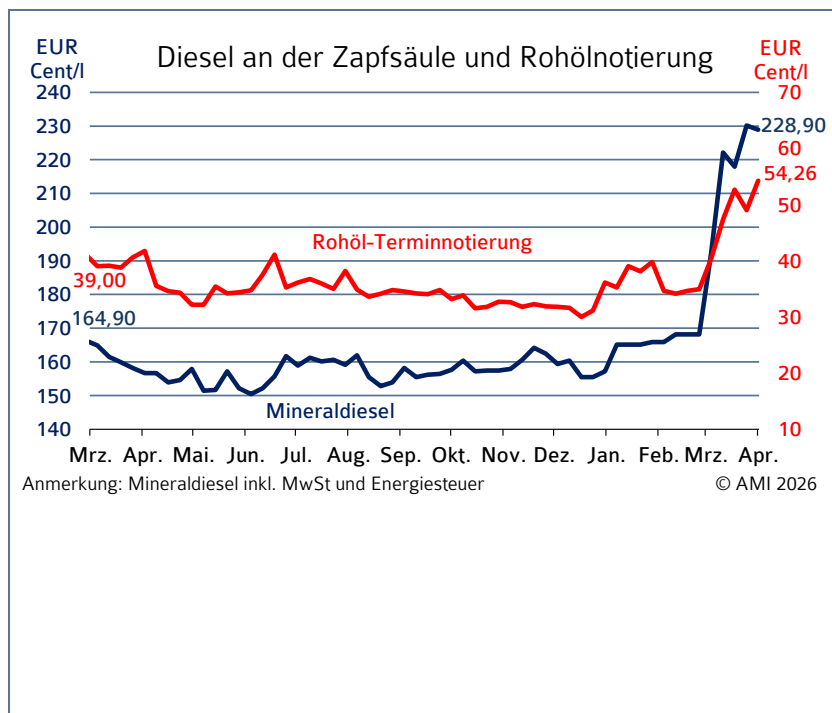
Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland zieht weiter im Preis an. Viele Käufer sichern sich zum Monatsende verstärkt prompte Ware, während Ölmühlen zur Auslastung ihrer Kapazitäten zusätzliche Rohstoffmengen – teils auch preisgünstig aus Tschechien – benötigen. Gleichzeitig beleben bevorstehende Wartungsarbeiten im Juni und Juli das Marktgeschehen, während die Versorgung im Osten Deutschlands dank reichlich verfügbarer Ware deutlich entspannter ausfällt.

Großhandelspreise

Der Kraftstoffmarkt zeigte sich im März sprunghaft fest. Auslöser dafür ist vorrangig der Krieg am Persischen Golf, der den Ölfluss durch die Meerenge zwischen dem Iran und Oman beeinträchtigt. Schätzungen zufolge werden rund ein Fünftel der weltweiten Ölversorgung durch die Straße von Hormus transportiert. In den Preisen für Biodiesel schlägt sich das Plus jedoch nur gedämpft nieder.

Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Der Iran-Konflikt sorgt weiter für starke Bewegungen an den internationalen Rohstoffmärkten und trieb insbesondere die Rohölkurse deutlich nach oben. Zwischenzeitlich kletterten die Notierungen sogar auf den höchsten Stand seit Mitte 2022. Die Unsicherheit über mögliche Lieferausfälle durch die Straße von Hormus bleibt hoch und sorgt immer wieder für neue Preisaufschläge. Blockierte Transportwege und Berichte über Angriffe auf Schiffe verstärken die Nervosität am Markt zusätzlich. Auch die von der Internationalen Energieagentur angekündigte Freigabe strategischer Reserven von bis zu 400 Mio. Barrel konnte die Märkte bislang nur zeitweise beruhigen. Experten erwarten selbst bei einem raschen Kriegsende aufgrund anhaltender Störungen des strategisch wichtigen Verkehrs durch die Straße von Hormus sowie beschädigter Öl- und Gasanlagen am Persischen Golf über einen längeren Zeitraum hinweg hohe Ölpreise.

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											kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	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	
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	
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

Die Bundesregierung beerdigt den Klimaschutz

Anlässlich der Vorlage des Klimaschutzplans 2026 kritisiert die UFOP ausbleibende Förderimpulse und vermisst eine Strategie bei Biokraftstoffen.

Das am 25. März von Bundesumweltminister Carsten Schneider vorgestellte Klimaschutzprogramm 2026 bescheinigt der Bundesregierung die Ratlosigkeit hinsichtlich der Notwendigkeit, vorrangig kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Förderung der erneuerbaren Energien einzuführen, stellt die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) fest.

Es sei nicht nachvollziehbar, dass das Produktions- und Wertschöpfungspotenzial der heimischen Biomasseerzeugung und -verarbeitung erneut nicht als Leitplanke für die Ausgestaltung der Maßnahmen diene. Die Bioenergie sei ein wichtiges einkommenswirksames Standbein für die deutsche Landwirtschaft, betont die Förderunion.

Der Aufruf des BMUKN zur öffentlichen Beteiligung und die dabei eingebrachten Vorschläge blieben im vorliegenden Programm praktisch unberücksichtigt. Die im Klimaschutzprogramm differenzierten Maßnahmen müssten von der Öffentlichkeit als möglichst umfassendes Paket verstanden werden; nur



so könne Akzeptanz geschaffen werden. Biokraftstoffe hätten sich sichtbar und durch die Kennzeichnung an den Tankstellen längst im Alltag etabliert. Die UFOP kritisiert daher die fehlende gezielte Förderung der Biokraftstoffnutzung im Schwerlastverkehr und in der Landwirtschaft als Ergebnis einer Kraftstoffstrategie. Mit einer ausgewogenen Roadmap könnten die Vorteile der hohen Energiedichte gezielt ausgeschöpft werden, in Ergänzung zur Förderung der Elektromobilität im Pkw-Bereich, schlägt der Verband vor.

Die UFOP erinnert daran, dass Biokraftstoffe bzgl. ihrer zertifizierten Treibhausgasminderungsleistung gegenüber dem elektrischen Antrieb mit der vollen Energiebesteuerung benachteiligt werden. Gleichzeitig entstehe mit der Förderung der E-Mobilität das Dilemma, die leere Kasse beim Bundesfinanzminister durch die massive staatliche Förderung und die wachsenden Mindereinnahmen bei der Energiesteuer zu vergrößern. Auch dieser Aspekt müsse dringend diskutiert werden, so die UFOP.

Aktualisierte Freigabenliste für Nutzfahrzeuge mit B20, B30 und B100



Freigaben für Nutzfahrzeuge, Motoren und nicht straßengebundene mobile Maschinen und Geräte (NRMM) für den Betrieb mit Biodiesel (B10 | B20 | B30 | B100)



Viele Lkw, Busse, Traktoren und Baufahrzeuge sind bereits für höhere Biodieselanteile freigegeben. In der aktualisierten Freigabenliste geben 20 Fahrzeug- und Motorenhersteller einen Überblick darüber, welche Nutzfahrzeuge

und Motoren problemlos mit höheren Biodiesel-Beimischungen oder reinem Biodiesel betrieben werden können.

Auf Europas Straßen sind aktuell rund sechs Millionen Lkw unterwegs, über 95 Prozent davon mit Dieselmotoren. Ihr jährlicher Kraftstoffverbrauch liegt bei etwa 100 Milliarden Litern. Angesichts einer Lebensdauer von 15 bis 20 Jahren wird sich der Bestand diesel-

Schlaglichter

betriebener Lkw auch bei zunehmender Einführung alternativer Antriebe in den nächsten Jahren nur geringfügig reduzieren. Vor diesem Hintergrund kommt dem Einsatz klimafreundlicher, sofort verfügbarer Kraftstoffe eine besondere Bedeutung zu.

Biodiesel mindert im Vergleich zu fossilem Diesel die Treibhausgasemissionen im Durchschnitt um bis zu 86 Prozent

(BLE Evaluations- und Erfahrungsbericht 2024). Aktuell wird Biodiesel dem fossilen Diesel standardmäßig in einem Anteil von bis zu sieben Prozent beigemischt und an öffentlichen Tankstellen als B7 angeboten. Darüber hinaus ermöglichen höhere Biodiesel-Beimischungen wie B10, B20 oder B30 bis hin zu reinem Biodiesel (B100) eine deutlich stärkere Treibhausgasminde- rung. Grundsätzlich gilt, dass Kraftstoffe

die Mindestanforderungen der gelten- den Normen erfüllen müssen.

Die aktualisierte Freigabenliste schafft Transparenz und gibt Flottenbetreibern die nötige Sicherheit für den Einsatz von reinem Biodiesel. Sie zeigt die aktuellen Einsatzmöglichkeiten von reinem Biodiesel auf. Die Freigaben- liste (pdf) kann hier geladen werden: <https://bit.ly/freigabenliste>

Europa könnte fossile Kraftstoffe im Straßenverkehr vollständig ersetzen



Foto: Markus Breig/Amadeus Bramsiepe, KIT

Studie des KIT zeigt, welche Mengen flüssiger Energieträger in der EU aus Rest- und Abfallstoffen gewonnen werden können.

Europa könnte seinen gesamten Kraftstoffbedarf für den Straßenverkehr bis zum Jahr 2040 aus erneuerbaren Quellen decken – bis 2030 bereits mehr als zur Hälfte. Das haben Forschende des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) berechnet. Demnach verfügt die Europäische Union über ausreichend Rest- und Abfallstoffe, um den gesamten Straßenverkehr mit klimaneutralen flüssigen Energieträgern zu versorgen. Für die Studie untersuchten die Forschenden, welche Mengen biogener Rohstoffe – also pflanzliche Reststoffe, Holzreste oder Bioabfälle – in Europa vorhanden sind, wie sie sich

technisch zu erneuerbaren Kraftstoffen umwandeln lassen und welchen Kraftstoffbedarf der Straßenverkehr künftig haben wird.

„Europa verfügt langfristig über ausreichend nachhaltige Ressourcen, um ohne fossiles Öl mobil zu sein“, sagt Professor Thomas Hirth, Vizepräsident Transfer und Internationales des KIT. „Angesichts der aktuellen Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten ist das eine gute Nachricht. Wenn wir Rest- und Abfallstoffe effizient nutzen, können wir den Straßenverkehr unabhängiger von Energieimporten machen und gleichzeitig CO₂-Emissionen senken.“

Vielfalt erneuerbarer Rohstoffe macht Europa unabhängiger

Der im Auftrag der BMW AG durchgeführten Studie wurden Rahmenbedingungen für eine ambitionierte Erfüllung des Pariser Klimaschutzabkommens zugrunde gelegt. Sie bezieht sich auf ein günstiges Szenario, dessen Voraussetzungen von Politik und Gesellschaft zum Teil noch geschaffen werden müssen. Die Studie zeigt, dass besonders große Mengen an Rest- und Abfallstoffen genutzt werden können – zum Beispiel Stroh aus der Landwirtschaft, Holzreste aus der Forstwirtschaft oder biogene Abfälle. Hinzu kommen Zwischenfrüchte, also Pflanzen, die zwischen zwei Ernten angebaut werden, sowie Energiepflanzen, die auf wenig ertragreichen Böden wachsen und nicht mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrieren.

Diese Vielfalt sorgt dafür, dass die Rohstoffbasis stabil bleibt und nicht von einem einzelnen Stoff abhängt: „Viele glauben, dass Alt-Speiseöl die zentrale Quelle für erneuerbare Kraftstoffe ist. Tatsächlich macht es nur etwa ein Prozent des Rohstoffportfolios aus“, sagt Professor Thomas Koch vom Institut für Kolbenmaschinen (IFKM) des KIT, der die Studie geleitet hat. „Die wirklich großen Potenziale liegen beispielsweise in Pflanzenresten und Holzfasern. Diese Stoffe fallen ohnehin an – und können ausreichend klimafreundliche Kraftstoffe liefern. Das kann aber nur gelingen, wenn der

Schlaglichter

Herstellung von fortschrittlichen reFuels-Biokraftstoffen von Politik und Gesellschaft die notwendige Priorität eingeräumt wird.“

Vom Reststoff zum Kraftstoff

Die Forschenden untersuchten mehrere technische Wege, um aus Biomasse nutzbare Kraftstoffe herzustellen. Dazu zählt das HVO-Verfahren (HVO steht für „Hydrotreated Vegetable Oil“), bei dem ölhaltige Reststoffe zu Dieselerersatz hydriert werden, sowie methanolbasierte Verfahren. Bei diesen entsteht aus Pflanzenresten als Zwischenprodukt zunächst ein Gas, das anschließend zu Benzin- oder Dieselerersatz weiterverarbeitet wird. „Mit diesen Verfahren können wir aus sehr unterschiedlichen Reststoffen hochwertige Kraftstoffe herstellen“, sagt Professor Nicolaus Dahmen vom Institut für Katalyseforschung und -entwicklung des KIT. „Das ist wichtig, weil Europa über eine breite Palette an Biomassen verfügt. Die Technologien funktionieren auch dann, wenn der Rohstoffmix sich ändert.“

Während es HVO schon an der Zapfsäule gibt, sind Kraftstoffe aus anderen Verfahren noch in der Entwicklung. Sie werden am KIT bereits hergestellt und in Autos getestet. Mit den erprobten Verfahren lassen sich auch große

Mengen Kraftstoff erzeugen. Die Studie zeigt außerdem: Wenn zusätzlich Wasserstoff zugeführt wird, steigt die Ausbeute nochmals deutlich.

Trotz Elektromobilität bleibt flüssiger Kraftstoff wichtig

Auch wenn Europa sehr ambitioniert elektrifiziere, bleibe ein großer Bedarf an flüssigen Kraftstoffen bestehen, so Dr. Olaf Toedter vom IFKM. „Viele Fahrzeuge bleiben noch lange im Einsatz. Für diese Bestandsflotte bieten erneuerbare Kraftstoffe eine direkte Möglichkeit, CO₂-Emissionen zu vermeiden.“

Was die Studie untersucht – und was nicht

Die Analyse untersucht, welche nachhaltigen Rohstoffe in Europa verfügbar sind, wie sich diese über verschiedene technische Verfahren in erneuerbare Kraftstoffe umwandeln lassen und welche Mengen dabei entstehen können. Zugrunde gelegt wurden Rahmenbedingungen für eine ambitionierte Erfüllung des Pariser Klimaschutzabkommens. Die Forschenden beziehen sich in der Studie auf ein günstiges Szenario, dessen Voraussetzungen von Politik und Gesellschaft zum Teil noch geschaffen werden müssen. Sie

betrachtet außerdem, wie sich die Fahrzeugflotten in den kommenden Jahren entwickeln, welchen Anteil am Verkehr erneuerbare Kraftstoffe dabei ersetzen können und welche Konkurrenz es durch andere Sektoren wie Industrie, Energie oder Luft- und Schifffahrt gibt.

Das KIT hat die Studie in Zusammenarbeit mit dem DBFZ (Deutsches Biomasseforschungszentrum gemeinnützige GmbH) und den Firmen Freyberger engineering GmbH sowie der BMW AG im Auftrag der BMW AG durchgeführt.

Aus Sicht der UFOP ist zu bedenken, dass diese Studie erneut ein Beispiel ist, die Bestimmung bzw. Abwägung von Biomassepotenzialen die praktische Erfahrung der Landwirtschaft als Rohstoffherzeuger und Lieferant einzubeziehen. Biomasse ist nicht beliebig zu entnehmen im Sinne eines nachhaltigen und den Bodenkohlenstoff bestenfalls mehrenden Anbaus. Deshalb sieht die RED II entsprechende Restriktionen vor, die im Rahmen der Zertifizierung zu berücksichtigen sind. Zudem sind die Lieferketten rohstoffabhängig zu bewerten. Die UFOP weist deshalb auf den „Disclaimer“ auf S. 2 der Studie (DOI: [10.5445/IR/1000191584](https://doi.org/10.5445/IR/1000191584)) hin!

Den Boden bereiten für die Energiewende

Fachleute aus Wissenschaft, Praxis und Politik nehmen in sieben Kapiteln, 20 Aufsätzen und fünf Kurzinterviews Stellung zu den Aufgaben der Bioenergie.

In der Diskussion um die Energiewende wird häufig übersehen: Rund zwei Drittel des Endenergieverbrauchs aus Erneuerbaren Energien in Deutschland stammen aus Biomasse. Sie wird als Bioenergie im Strom- ebenso wie auf dem Wärme- und Kraftstoffmarkt genutzt und sorgte dort im Jahr 2012

mit einer Treibhausgasvermeidung von insgesamt knapp 71 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten für Umwelt- und Klimaschutz. Wegen ihres Flächenbedarfs sieht sich die Bioenergie zugleich Ansprüchen des Umwelt- und Naturschutzes ausgesetzt. Eine neue, von der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) herausgegebene Broschüre mit dem Titel „Den Boden bereiten für die Energiewende“ widmet sich diesem Spannungsfeld. Die Autoren setzen sich unter anderem mit den Nachhaltigkeitsvorschriften für Biokraftstoffe auseinander. Dezentrale Lösungen für den Einsatz von Bioenergie, beispielsweise in Traktoren oder auf Hütten in den Alpen, werden vorgestellt. Der mögliche Einfluss der Bioenergie auf die Kulturlandschaft wird ebenso erörtert wie das Potenzial der Bioenergie im Ökolandbau. Eigene Kapitel sind auch den Themen „Wald und Feld im Klimawandel“ sowie „Bioenergie und Die Broschüre steht hier zum Download bereit: <https://bit.ly/bodenbereiten>

Die Broschüre steht hier zum Download bereit: <https://bit.ly/bodenbereiten>

Schlaglichter

EU sieht Milliardenbedarf für Ausbau von Biokraftstoffen in Europa



Research and
Innovation

Mobilization of Industrial Capacity Building for Advanced Biofuels

Final Report



Der Aufbau einer leistungsfähigen Industrie für fortschrittliche Biokraftstoffe in Europa erfordert nach Einschätzung der Europäischen Kommission erhebliche finanzielle Unterstützung und strukturelle Maßnahmen. Das geht aus einem aktuellen Abschlussbericht hervor, der im Rahmen des EU-For-

Ein wesentliches Hindernis bleibt laut Bericht die Wirtschaftlichkeit. Die Produktionskosten von Biokraftstoffen liegen derzeit über denen fossiler Alternativen. Um diese Lücke zu schließen, seien umfangreiche Fördermaßnahmen nötig. Für das Jahr 2030 wird der jährliche Finanzierungsbedarf für

schungsprogramms Horizon Europe veröffentlicht wurde.

Demnach spielen fortschrittliche Biokraftstoffe eine zentrale Rolle, um die Klimaziele im Verkehrssektor bis 2030, 2040 und 2050 zu erreichen. Allerdings sei keine einzelne Technologie ausreichend, um den Bedarf zu decken. Vielmehr sei ein Mix verschiedener Verfahren notwendig – darunter Vergärung, Pyrolyse, Gasifizierung sowie die Nutzung von Wasserstoff.

industrielle Anlagen auf bis zu rund 7,5 Milliarden Euro geschätzt. Zusätzlich könnten bis zu 1,2 Milliarden Euro erforderlich sein, um die Bereitstellung von Biomasse zu sichern.

Neben finanziellen Fragen identifiziert die Studie strukturelle Engpässe. Zwar verfüge Europa über ausreichendes technologisches Know-how sowie Zugang zu Rohstoffen und Ausrüstung. Es fehle jedoch an erfahrenen Projektentwicklern, um die geplanten Anlagen in großem Umfang umzusetzen.

Die Autoren empfehlen daher koordinierte Finanzierungsmodelle, stärkere politische Anreize und den Ausbau industrieller Kapazitäten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Nur durch ein abgestimmtes Vorgehen könne die europäische Biokraftstoffindustrie einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten.

Die Studie wurde im Auftrag der Generaldirektion Forschung und Innovation der EU erstellt und im Dezember 2025 abgeschlossen. Sie basiert auf Analysen von Industrie, Wissenschaft und Finanzakteuren sowie auf umfangreichen Modellrechnungen zu Kosten, Technologien und Marktpotenzialen.

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.