

# 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 bleiben volatil, zeigen insgesamt aber eine Aufwärtstendenz
- Alte Ernte weitgehend vermarktet, regional bereits vermehrte Absicherung von Teilmengen der Ernte 2026
- Zügige US-Aussaat und reichliches Angebot aus Südamerika begrenzen Aufwärtsspielraum für Sojabohnen

### Ölschrote und Presskuchen

- Promptes Rapsschrot klettert über Marke von 300 EUR/t
- Konventionelles Sojaschrot preisfest, logistischen und regulatorischen Herausforderungen stützen

### Pflanzenöle

- Rapsöl im Aufwind, Energiemarkt gibt die Richtung vor
- Palmöl im Spannungsfeld zwischen der Biodieselpolitik in Südostasien und einem reichlichen Angebot

### Kraftstoffe

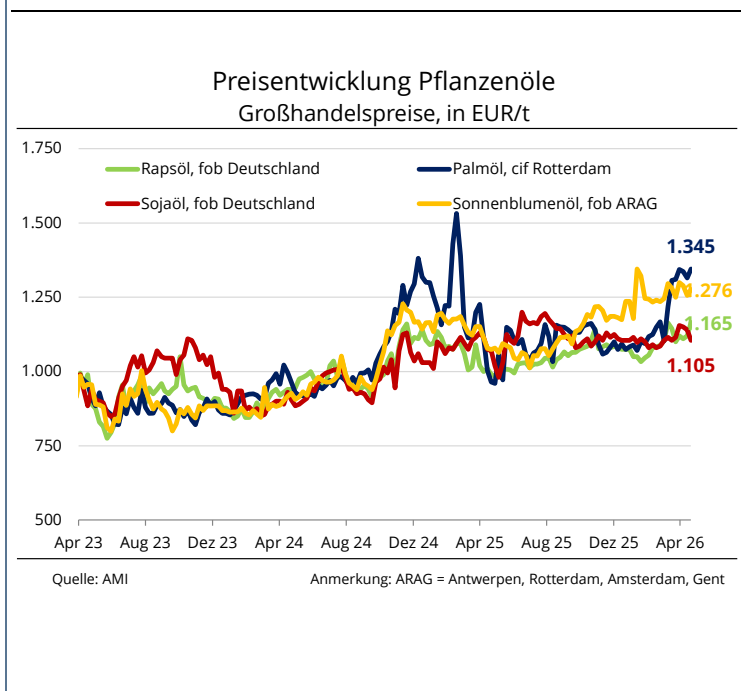
- Biodieselmärkte setzen auf Umsetzung der RED III
- Straße von Hormus bleibt zentraler Treiber am Rohölmarkt

## Preistendenzen

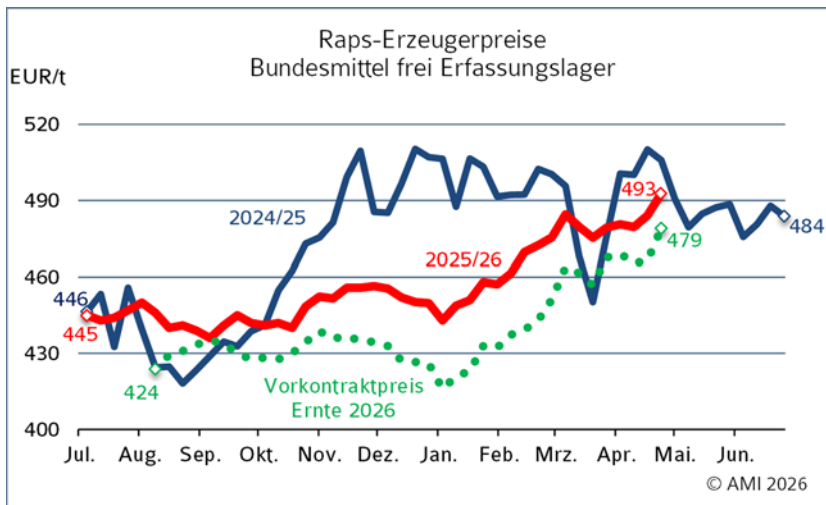
| Mittelwerte  | 18. KW   | Vorwoche | Tendenz |
|--|----------|----------|---------|
| <b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>                               |          |          |         |
| Raps   | 492,77   | 484,10   | ↗       |
| <b>Großhandelspreise in EUR/t</b>                            |          |          |         |
| Raps   | 561,00   | 519,00   | ↗       |
| Rapsöl   | 1.122,00 | 1.165,00 | ↘       |
| Rapsschrot   | 304,00   | 296,00   | ↗       |
| Rapspresskuchen*   | 325,00   | 313,00   | ↗       |
| Paris Rapskurs   | 596,50   | 522,25   | ↗       |
| <b>Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.</b> |          |          |         |
| Biodiesel  | 178,41   | 178,03   | ↗       |
| <b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>                 |          |          |         |
| Diesel   | 215,65   | 221,15   | ↘       |
| <b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>                      |          |          |         |
| Rohöl, Nymex   | 106,88   | 92,96    | ↗       |

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

## Grafik der Woche



# Marktpreise



## Raps

Am Rapsmarkt bleibt es insgesamt ruhig. Die alte Ernte ist weitgehend vermarktet, in Erzeugerhand befinden sich überwiegend nur noch geringe Restbestände. Der Blick richtet sich daher zunehmend auf die neue Ernte. Vor allem Vorkontrakte rücken wieder stärker in den Vordergrund. Regional werden bereits vermehrt Teilmengen der Ernte 2026 vertraglich abgesichert, während sich Erzeuger andernorts angesichts hoher Betriebsmittelkosten weiterhin zurückhaltend zeigen. Auf den Feldern präsentieren sich die Rapsbestände überwiegend in gutem bis zufriedenstellendem Zustand. Vielerorts stehen die Kulturen in der Blüte, oder bereits in der Vollblüte.

## Rapsöl

Im Einklang mit den festen Rohstoffnotierungen ziehen auch die Rapsölpreise an. Trotz weiter steigender Preise bleibt die Nachfrage verhalten. Auch das zunehmend knappe Angebot – insbesondere bei Raffinaten – vermag keine zusätzlichen Kaufimpulse zu setzen. Im Fokus der Marktakteure steht weiterhin der Nahostkonflikt. Die Entwicklungen in der Region werden aufmerksam verfolgt. Neue Stellungnahmen der US-Regierung lösen immer wieder deutliche Reaktionen an den Rohölmärkten aus, die sich auch auf die Rapsölpreise übertragen.

## Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland konnten sich im April deutlich befestigen und kletterten im Mittel zuletzt sogar über die Marke von 320 EUR/t. Hinsichtlich der kommenden Saison herrscht auch weiterhin Zurückhaltung. Marktteilnehmer warten vorerst die weiteren Entwicklungen ab. Ein präsent Thema bleibt indes die Logistik. Angesichts der steigenden Rohölkurse bleiben die Kosten für Kraftstoff und Frachtraum hoch.

## Großhandelspreise

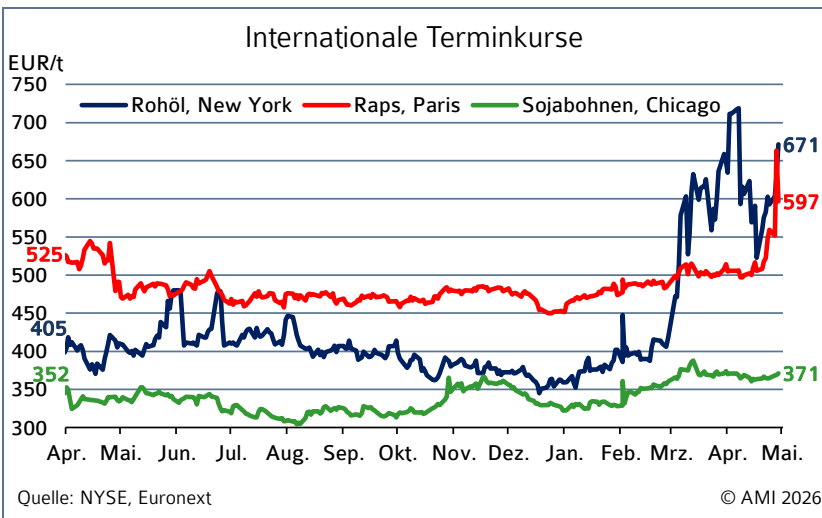
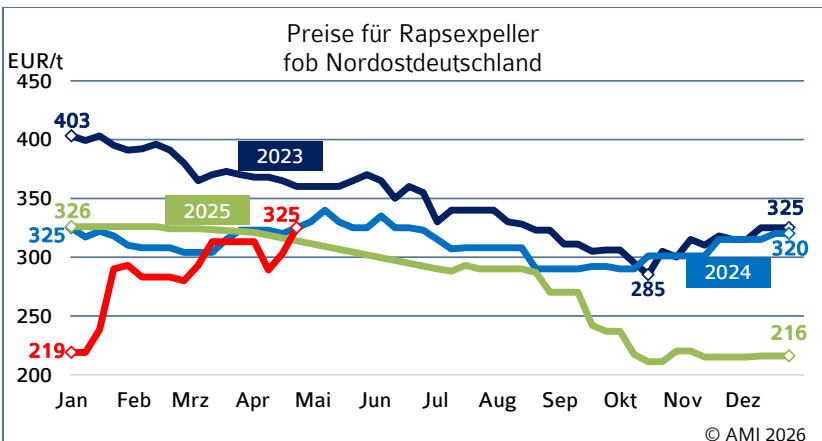
Am Biodieselmärkte richtet sich das Augenmerk vor allem auf den Beschluss des Bundestages zur Umsetzung der RED III. Hervorzuheben sind die Anhebung der THG-Quotenverpflichtung auf 65 % bis 2040, die schrittweise Erhöhung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von derzeit 4,4 % auf 5,8 % bis 2033 sowie der rückwirkende Wegfall der Doppelanrechnung zum 01.01.2026. Der erhoffte Effekt auf den Rapsölabsatz seitens der Biodieselproduzenten bleibt bislang jedoch aus.

## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

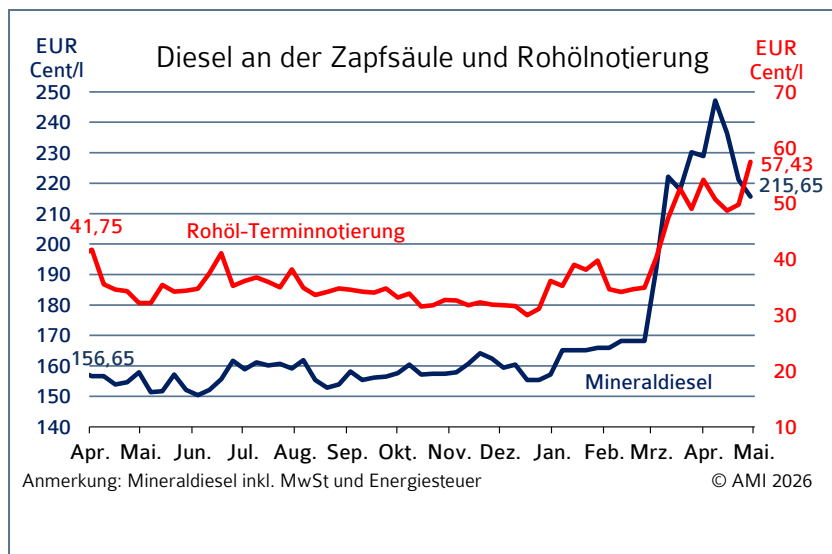
in EUR/t am 29.04.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

|                 | Raps Ernte 2025<br>franko | Rapsschrot<br>fob | Rapsöl<br>fob | Palmöl<br>cif |
|-----------------|---------------------------|-------------------|---------------|---------------|
| vorderer Termin | 561                       | 304               | 1 122         | 1.342         |
| Vorwoche        | 519                       | 296               | 1 165         | 1.345         |

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



## Tankstellenpreise

Der Rohölmarkt bleibt stark politisch getrieben. Im Mittelpunkt steht weiterhin die Straße von Hormus: Einschränkungen im Schiffsverkehr und Gegenmaßnahmen der USA halten die Sorge vor Lieferunterbrechungen hoch und treiben die Risikoprämie. Zusätzlichen Auftrieb gaben jüngste Äußerungen der US-Regierung zu Iran sowie gedämpfte Erwartungen an eine rasche Entspannung im Streit um die Straße von Hormus. Das dämpfte die Hoffnung auf eine schnelle Einigung und eine rasche Entspannung im Ölhandel. Fundamentale Unterstützung kam zudem aus den USA: Deutlich stärker als erwartet gesunkene Rohöllagerbestände sowie rückläufige Bestände bei Benzin und Destillaten wirkten preistreibend.

## Verbrauch

### Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel blieb im Dezember 2025 mit 182.230 t knapp unter dem Vormonatsniveau von 184.750 t, übertraf das historisch niedrige Vorjahresniveau damit aber dennoch um 125 %. Die HVO-Menge belief sich dabei auf rund 7.840 t und hat sich damit gegenüber November 2025 mehr als verdoppelt. Da gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff marginal zunahm, verringerte sich der Beimischungsanteil um 0,2 Prozentpunkte auf 6,6 %. Im gesamten Kalenderjahr 2025 summierte sich der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung auf knapp 2,2 Mio. t und lag damit rund 12 % höher als im Vorjahreszeitraum. Weniger deutlich fiel das Plus für den Einsatz von Dieselmotorkraftstoff aus. Dieser übertrifft mit 31,2 Mio. t das Vorjahresergebnis um gut 2 %.

### Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol stieg im Dezember 2025 gegenüber dem Vormonat um 9 % auf 126.500 t. Die Beimischungsmenge verzeichnete dabei ein Plus von gut 8 %, während im ETBE knapp 18 % mehr eingesetzt wurden als im November. Insgesamt summiert sich der Verbrauch von Bioethanol von Januar bis Dezember 2025 auf 1,3 Mio. t und liegt damit 4 % unter dem Vorjahresvolumen. Die Verbrauchsdaten für Ottokraftstoffe waren bis zum 04.05.2026 nicht verfügbar.

| Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2025 |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         | kumuliert |          |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|----------|
| in 1.000 t                           | Jan.    | Feb.    | März    | April   | Mai     | Juni    | Juli    | Aug.    | Sep.    | Okt.    | Nov.    | Dez.    | 2025      | 2024     |
| Biodiesel Beimischung                | 181,4   | 214,9   | 209,8   | 192,7   | 190,1   | 194,3   | 193,8   | 179,0   | 186,2   | 195,7   | 184,8   | 182,2   | 2.194,7   | 1.967,1  |
| davon HVO                            | 8,7     | 15,8    | 24,3    | 9,5     | 6,5     | 13,7    | 9,7     | 9,1     | 4,9     | 5,2     | 3,6     | 7,8     | 118,9     | 143,2    |
| Dieselmotorkraftstoffe               | 2.212,1 | 2.292,2 | 2.805,2 | 2.697,5 | 2.563,0 | 2.351,7 | 2.798,4 | 2.635,2 | 2.807,5 | 2.781,8 | 2.546,0 | 2.583,9 | 31.184,7  | 30.450,4 |
| Biodiesel + Diesel                   | 2.393,5 | 2.507,1 | 3.015,0 | 2.890,2 | 2.753,0 | 2.546,0 | 2.992,2 | 2.814,2 | 2.993,7 | 2.977,5 | 2.730,8 | 2.766,1 | 33.379,4  | 32.417,5 |
| Anteil Biodiesel in %                | 7,6     | 8,6     | 7,0     | 6,7     | 6,9     | 7,6     | 6,5     | 6,4     | 6,2     | 6,6     | 6,8     | 6,6     | 6,6       | 6,1      |
| Bioethanol ETBE a)                   | 8,2     | 5,6     | 7,6     | 6,5     | 5,6     | 6,1     | 6,9     | 8,6     | 9,2     | 6,8     | 6,1     | 7,2     | 84,3      | 90,3     |
| Bioethanol Beimischung               | 86,0    | 116,9   | 93,5    | 86,3    | 99,0    | 95,4    | 101,7   | 124,3   | 108,9   | 117,6   | 110,5   | 119,4   | 1.222,0   | 1.160,5  |
| Summe Bioethanol                     | 94,2    | 122,5   | 101,2   | 92,8    | 104,6   | 101,5   | 108,6   | 132,9   | 118,1   | 124,4   | 116,6   | 126,5   | 1.306,3   | 1.250,9  |
| Heizöl leicht                        | 802,3   | 809,9   | 926,5   | 852,1   | 919,6   | 815,9   | 778,9   | 682,0   | 915,0   | 998,3   | 836,5   | 948,9   | 10.285,8  | 10.733,8 |

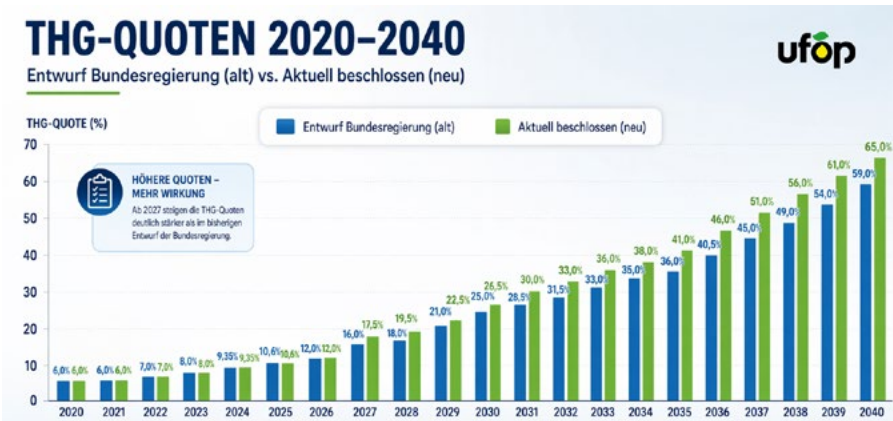
Anmerkung: Biodiesel = FAME, HVO, BTL; a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %;  
Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.  
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

# Schlaglichter

## Bundestag setzt Leitplanken für Klimaschutz im Verkehr und gegen Betrug im Biokraftstoffmarkt

seien ein wichtiger Schritt zur Stabilisierung des Marktes.

Vor dem Hintergrund zunehmender Klimarisiken und geopolitischer Unsicherheiten, etwa durch den Nahost-Konflikt, unterstreicht das Gesetz die wachsende Bedeutung des THG-Quotenhandels als marktwirtschaftliches Instrument für mehr Klimaschutz und alternativer Kraftstoffe zur Versorgungssicherheit. Gleichzeitig werde die Förderstruktur für erneuerbare Energien im Verkehr stärker auf das Zusammenspiel von Biokraftstoffen und erneuerbarem Strom ausgerichtet.



UFOP begrüßt RED-III-Umsetzung als richtungsweisend und fordert abgestimmte Kraftstoff- und Antriebsstrategie.

Januar 2026 rückwirkende Wegfall der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus bestimmten Abfallrohstoffen. „Damit wird ein zentraler Betrugsanreiz beseitigt und das Vertrauen in die

Die UFOP bewertet den Beschluss des Deutschen Bundestages zur Umsetzung der RED III als mutigen und richtungsweisenden Schritt für den Klimaschutz im Verkehrssektor und für mehr Integrität im Biokraftstoffmarkt.

Mit der Anhebung der Treibhausgas (THG)-Quotenverpflichtung auf 65 Prozent bis 2040 sowie der schrittweisen Erhöhung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von derzeit 4,4 Prozent auf 5,8 Prozent bis 2033 setze der Gesetzgeber klare Rahmenbedingungen für

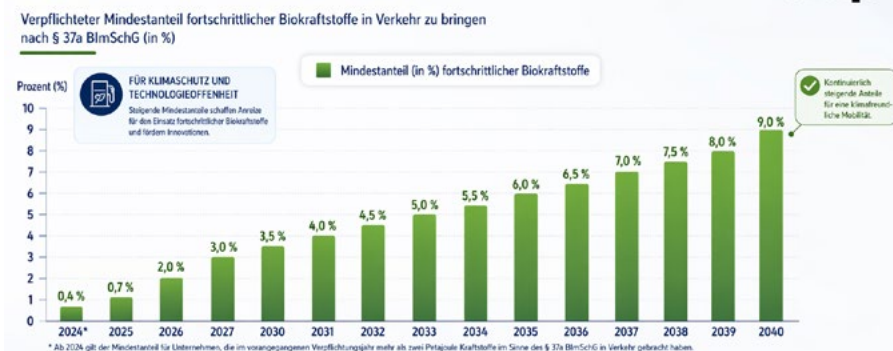
### BIOKRAFTSTOFF-ANTEIL AUS NAHRUNGS- UND FUTTERMITTELPFLANZEN



Nachhaltigkeitszertifizierung und Herkunftsdokumentation gestärkt“, betont

Mit der vorgesehenen Mehrfachanrechnung von erneuerbarem Strom im Nutzfahrzeugbereich setzt der Gesetzgeber gezielte Anreize für die Elektrifizierung dieses Segments.

### MINDESTANTEIL FORTSCHRITTLICHER BIOKRAFTSTOFFE



eine beschleunigte Defossilisierung des Verkehrs. Besonders hervorzuheben ist aus Sicht der UFOP der zum 1.

Stephan Arens, Geschäftsführer des Verbands. Ergänzende Maßnahmen zur Verschärfung der Betrugsprävention

Vor diesem Hintergrund kommt flüssigen Biokraftstoffen eine zentrale Brückenfunktion zu. Sie leisten einen unverzichtbaren Beitrag zur Emissionsminderung im Schwerlastverkehr sowie in der Land- und Forstwirtschaft, wo alternative Antriebslösungen derzeit nur eingeschränkt verfügbar sind. Gleichzeitig sichern sie regionale Wertschöpfungsketten.

# Schlaglichter

Die aktuell in vielen Regionen blühenden Rapsfelder verdeutlichen diese Bedeutung. Raps steht für eine integrierte Nutzung mit positiven Effekten für Biodiversität, Bodenfruchtbarkeit und heimische Eiweißversorgung.

Die UFOP fordert die Bundesregierung auf, die beschlossene THG-Quotenpolitik kurzfristig in eine umfassende Kraftstoff- und Antriebsstrategie einzubetten. Ziel müsse es sein, den Anteil erneuerbarer Energien im Kraftstoffmix konsequent und technologieoffen zu erhöhen. Mit Biodiesel und HVO

als Reinkraftstoffe sowie mit höheren Beimischungen wie R33 oder B30 stehen kurzfristig verfügbare Lösungen zur Defossilisierung des Dieselmärktes bereit. Für den Benzinbereich bietet E20 eine zusätzliche Option, deren Einführung eine zeitnahe Anpassung der 10. BImSchV voraussetzt.

Zugleich betont der Verband die Notwendigkeit, den Energieverbrauch durch Effizienzsteigerungen deutlich zu senken und die Elektromobilität – insbesondere im öffentlichen Verkehr – weiter auszubauen.

Mit Blick auf die europäische Ebene verweist die Förderunion auf die weiterhin ausstehende Neufassung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die eine stärkere Differenzierung nach Umwelleistung vorsieht.

Angesichts der Exportmengen von 1,6 Mio. Tonnen Biodiesel im Jahr 2024 und 1,1 Mio. Tonnen im Jahr 2025 sieht die UFOP erhebliches Potenzial, diese Mengen künftig stärker für Klimaschutz, Energiewende und Versorgungssicherheit im Inland zu nutzen.

## Energieunabhängigkeit als Gebot der Stunde: Fachkonferenz diskutiert alternative Kraftstoffe inmitten der Nahost-Krise



7. Tagung der FJRG und UFOP am 11. / 12. Juni 2026 in Lemgo

Angesichts der massiven Eskalation im Nahen Osten und explodierender Energiepreise rücken alternative Kraftstoffe als strategische Notwendigkeit in das Zentrum der öffentlichen Debatte. Aktuell betroffen ist insbesondere die verlässliche Versorgung des Flugverkehrs mit Kerosin. Anlässlich der 7. Tagung „Kraftstoffe für die Mobilität von morgen“ diskutieren Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft über bereits heute und zukünftig einsetzbare biogene und synthetische Kraftstoffe.

„Die aktuelle Krise führt uns drastisch vor Augen, dass die Abkehr von fossilen Energien nicht nur eine Klimafrage, sondern auch einer der nationalen und europäischen Resilienz ist. Daher ist Kraftstoffforschung dringend geboten.“, erklärt Prof. Dr. Jürgen Krahl, Präsident

der Technischen Hochschule Lemgo. Alternative Kraftstoffe wie HVO100, Biodiesel 100, B30, R33, E-Fuels, E10 und E20 bieten hier sofort einsetzbare Lösungen, um bestehende Flotten ohne technologische Umbrüche unabhängiger vom Weltmarktpreis für Rohöl zu machen.

Der erforderliche beschleunigte Markthochlauf erneuerbarer Energieträger erfordert verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen. Mit Vorträgen zur aktuellen Beschlussfassung des Bundestages zur Weiterentwicklung der THG-Quote sowie zu den Auswirkungen der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED) und ETS2-Gesetzgebung auf Dekarbonise-

rungspfade im Mobilitätssektor, wird zu Beginn der zukünftige politische Handlungsrahmen vorgestellt und diskutiert.

Mit Vorträgen zu synthetischen Kraftstoffen wie eFuels, Ammoniak und grünem Wasserstoff widmet sich die Tagung ebenfalls zukunftsnahe Optionen und deren Beitrag zur Energiewende in den zu präferierenden Anwendungssegmenten. Die zweiteilige Tagung bietet einen umfassenden Überblick und zugleich für die gesamte Wertschöpfungskette der Kraftstoffwirtschaft und Forschenden eine ideale Plattform für den fachlichen Austausch.

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



# Schlaglichter

## Biodiesel in der Binnenschifffahrt: Neue Liste mit Motorenfreigaben für B100 und Beimischungen erleichtert Klimaschutz



Freigaben für Binnenschiffe  
für den Betrieb mit Biodiesel (B7 | B10 | B20 | B30 | B100)



Biodiesel in der Binnenschifffahrt kann erheblich an Bedeutung gewinnen. Zahlreiche Schiffsmotoren sind bereits heute für den Betrieb mit reinem Biodiesel (B100) oder mit höheren Biodiesel-Beimischungen wie B20 oder B30 zugelassen. „Biodiesel ist eine sofort verfügbare Lösung für die Binnenschifffahrt – und ohne großen technischen Aufwand einsetzbar“, sagt Elmar Baumann. Er ist Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB), der gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel (AGQM), dem Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe (MVaK) und weiteren europäischen Verbänden die aktualisierte Freigabenliste für Binnenschiffe herausgegeben hat.

Die europäischen Klimaziele rücken die Frage nach pragmatischen Lösungen für die Emissionsminderung im Verkehr zunehmend in den Fokus. „Wer CO<sub>2</sub>-Emissionen senken will, kommt an

nachhaltigem Biodiesel nicht vorbei – insbesondere dort, wo alternative Antriebe noch nicht flächendeckend verfügbar sind wie in der Binnenschifffahrt“, sagt Detlef Evers, Geschäftsführer beim MVaK.

Neben CO<sub>2</sub>-Einsparungen bietet Biodiesel weitere ökologische Vorteile: Er ist nahezu schwefelfrei, biologisch leicht abbaubar (Wassergefährdungsklasse – WGK 1) und senkt die Feinstaubemissionen deutlich. Zudem gilt Biodiesel aufgrund seines hohen Flammpunktes nicht als Gefahrgut, was zusätzliche Vorteile für Lagerung und Transport mit sich bringt. „Biodiesel verbindet Klimaschutz mit der Nutzung bestehender Infrastruktur – ein entscheidender Vorteil für die Binnenschifffahrt“, sagt

Martin Joss, Geschäftsführer von Biofuels Schweiz.

Die Anforderungen an Biodiesel als Reinkraftstoff oder Beimischung sind europaweit in der Norm EN 14214 festgelegt. „Die kritischen Parameter, wie zum Beispiel den Wassergehalt, hat die AGQM mit ihrem Qualitätsmanagement und regelmäßigen Beprobungen ihrer Mitglieder im Blick. Die Ergebnisse zeigen: Die realen Werte liegen seit Jahren deutlich unterhalb der Normgrenzwerte“, sagt Katharina Friedrich, Geschäftsführerin der AGQM.

In Österreich wird der Einsatz nachhaltiger Biokraftstoffe gezielt gefördert, unter anderem durch steuerliche Begünstigungen. „Die Rahmenbedingungen in Österreich unterstützen den Einsatz von Biodiesel – jetzt gilt es, dieses Potenzial konsequent zu nutzen. Die aktualisierte Freigabenliste Binnenschifffahrt bietet die notwendige Orientierung“, sagt Alexander Bachler, Geschäftsführer der Plattform Erneuerbare Kraftstoffe.

## Klimaschutz beim Tanken: Raps im Kraftstoffmix



Die Rapsblüte taucht Deutschland derzeit wieder in ein Meer aus Gelb. Auf rund 1,1 Millionen Hektar wächst ein Rohstoff, der nicht nur in der Küche, sondern auch im Tank eine wichtige Rolle spielt. Aus der Rapssaat entsteht Rapsöl, das zu Biodiesel weiterverarbeitet wird, der heute standardmäßig im Dieselkraftstoff ent-

halten ist. In der gängigen Qualität B7 beträgt der Anteil bis zu 7 Prozent. Damit wird bereits an jeder Tankstelle ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Aktuelle Zahlen zeigen, wie relevant dieser Beitrag ist: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs sind 2025 auf 146,3 Millionen Tonnen gestiegen. Ohne den Einsatz von Biokraftstoffen wäre der Anstieg um mehr als 11 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> deutlich höher ausgefallen. „Biokraftstoffe wirken sofort und im bestehenden Fahrzeugbestand“, betont Stephan Arens, Geschäftsführer der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V.

(UFOP). „Bei rund 35 Millionen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die auch 2030 noch auf den Straßen erwartet werden, bleibt ihr Beitrag unverzichtbar.“ Deutschland produziert jährlich rund 3,6 Millionen Tonnen Biodiesel. Ein Teil davon wird exportiert, obwohl gleichzeitig weiterhin fossiler Diesel importiert wird. Rapsbasierte Biokraftstoffe sind nachhaltig zertifiziert und unterliegen strengen Vorgaben der EU-Richtlinien. Die gelben Felder stehen damit nicht nur für den Frühling, sondern auch für einen konkreten Beitrag zum Klimaschutz im Alltag.

# Schlaglichter

## Indonesien startet weltweit erstes B50-Programm und Brasilien testet B20-Blends

Indonesien plant die Einführung einer verpflichtenden Beimischung von 50 % Biodiesel (B50) ab dem 1. Juli 2026. ([Quelle](#))

Das Programm befindet sich derzeit in der Testphase. Straßentests mit dieselbetriebenen Fahrzeugen laufen bereits. Die Tests wurden auf den Schienenverkehr ausgeweitet und umfassen Versuche mit dieselbetriebenen Generatoren sowie geplante Tests mit Lokomotiven. Die Generatorversuche sollen über 2.400 Betriebsstunden durchgeführt werden, anschließend sind Lokomotivtests über einen Zeitraum von sechs Monaten vorgesehen. Der Abschluss der Testphase im Schienenverkehr wird für Oktober 2026 erwartet.

Ein umfassendes Testprogramm wurde bereits am 9. Dezember gestartet und umfasst Anwendungen im Straßenverkehr, im Bergbau, in der Landwirtschaft, in der Schifffahrt sowie bei Stromgene-

ratoren. Die Tests erfolgen unter realen Betriebsbedingungen. Indonesien hat nach Angaben des Energieministeriums zuvor eine Biodieselbeimischung von 40 % (B40) ohne größere technische Probleme umgesetzt. Das Land arbeitet seit etwa 15 Jahren an der Entwicklung von Biodieselprogrammen. Mehrere Länder haben Interesse bekundet, das B50-Programm zu analysieren.

In Brasilien beginnen ab Mai 2026 Labor- und Motorentests mit höheren Biodieselanteilen. ([Quelle](#))

In einer ersten Phase werden Mischungen mit 15 % und 20 % Biodiesel (B15 und B20) in Motoren getestet. Jeder Motor wird über 300 Betriebsstunden untersucht, um unter anderem Filterverstopfung, die Leistung des Einspritzsystems und den Zustand der Injektoren zu bewerten. Die Testkraftstoffe sollen in der letzten Maiwoche bereitgestellt werden.

In einer zweiten Phase werden Emissionen bei Mischungen von 7 % und 25 % Biodiesel untersucht. Diese Tests dienen ausschließlich der Emissionsbewertung und umfassen keine Langzeittests im Fahrbetrieb.

In Brasilien beträgt die verpflichtende Biodieselbeimischung derzeit 15 %. Nach dem Gesetz „Future Fuels Law“ soll der Anteil jährlich um einen Prozentpunkt steigen, bis 2030 ein Anteil von 20 % erreicht wird. Eine weitere Anhebung ist an den Nachweis der technischen Machbarkeit gebunden. Frühere Studien hatten 15 % als derzeitige Sicherheitsgrenze identifiziert.

Brasilien gehört zu den großen Produzenten von Biokraftstoffen und nutzt vor allem Sojaöl und Zuckerrohr als Rohstoffe. Hintergrund der aktuellen Tests sind energiepolitische Entwicklungen infolge geopolitischer Spannungen seit Februar 2026.

Alle UFOP-Marktinformationen online: [www.ufop.de/marktinfo](http://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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**