

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

Raps

Rapsöl

Rapsschrot

Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3

Großhandelspreise

Tankstellenpreise

Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Annäherung im Handelsstreit USA/China, feste Palmölkurse, absehbar geringer Rapsanbau in der EU 2020 und zudem knappes Angebot treiben die Rapspreise auf höchsten Stand seit 33 Monaten
- EU-Rapsimport könnte durch kleines Weltangebot begrenzt werden
- In Brasilien wächst eine Rekordsojaernte heran, der bisherige Sojaexport erreicht ebenfalls Rekordvolumen

Ölschrote und Presskuchen

- Scharfer Preisanstieg für Rapsschrot, bei anhaltend verhaltenem Kaufinteresse

Pflanzenöle

- Verteuerung der Pflanzenöle ausgelöst durch feste Sojaöl- und Palmölkurse
- Aussicht auf weniger Rapsöl- und Palmölangebot 2020 stützen

Kraftstoffe

- Deutscher Biodiesel wird umfangreicher in EU-Nachbarländer geliefert
- Euphorische Stimmung aufgrund der Teileinigung im Handelskonflikt USA/China und Einigung der OPEC+-Länder auf Förderkürzungen lassen Mineralölkurse steigen

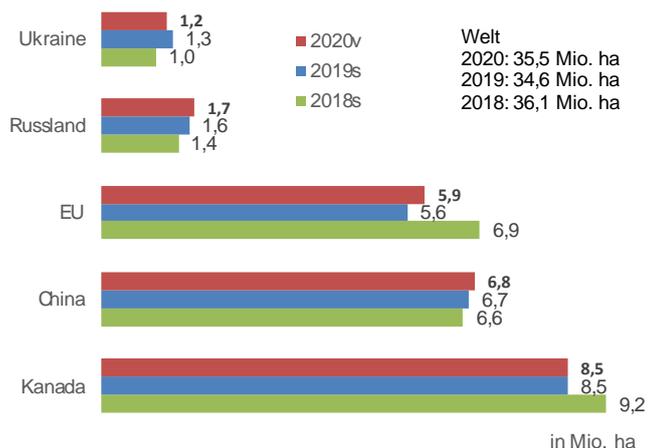
Preistendenzen

Mittelwerte	51.KW	Vorwoche	Tendenz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	384,53	379,04	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	406,00	397,00	↗
Rapsöl	845,00	818,00	↗
Rapsschrot	216,00	216,00	→
Rapspresskuchen*	219,00	218,00	↗
Paris Rapskurs	406,50	396,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl.M w St.			
Biodiesel	128,42	125,57	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl.M w St.			
Diesel	124,43	122,61	↗
Terminkontraktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, NYMEX	60,94	58,76	↗

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

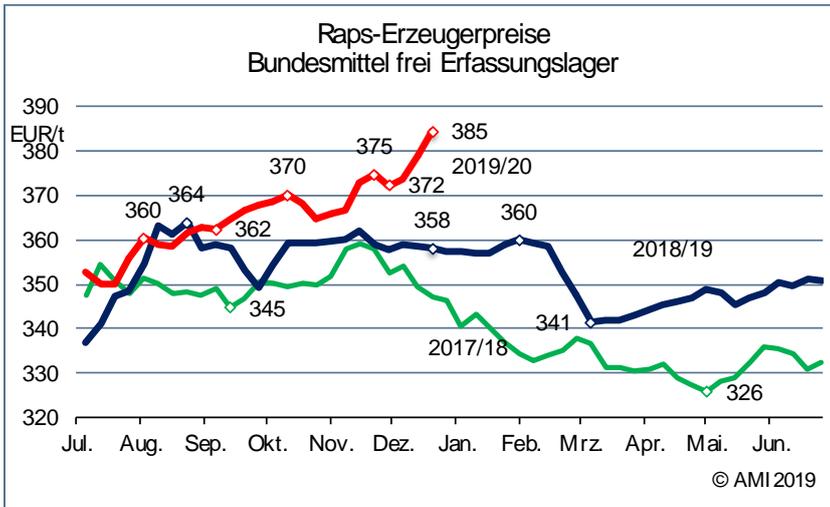
Grafik der Woche

Anbauflächenschätzung für Raps



Quelle: IGC, EU-Kommission

Marktpreise



Raps

Gegen Ende des Jahres belebte eine Hausse den Rapsmarkt. Die Aussicht auf eine erneut kleine Rapsproduktion in der EU-28, die starke Verteuerung der Pflanzenöle und die gleichzeitig festen Sojanotierungen trieben die Rapspreise auf ein Niveau wie zuletzt im Mai 2017.

Rapsöl

Mit der ersten Teileinigung im Handelskonflikt USA/China legten die Sojakurse ein euphorisches Kursfeuerwerk hin, dem sich auch die Pflanzenölpreise nicht entziehen konnten. Immerhin kommt auch Unterstützung aus Südostasien, wo die Aussicht auf eine geringere Produktion 2020 die Kurse ebenfalls nach oben trieb. So legte Rapsöl gegenüber Vorwoche um 3 % zu.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

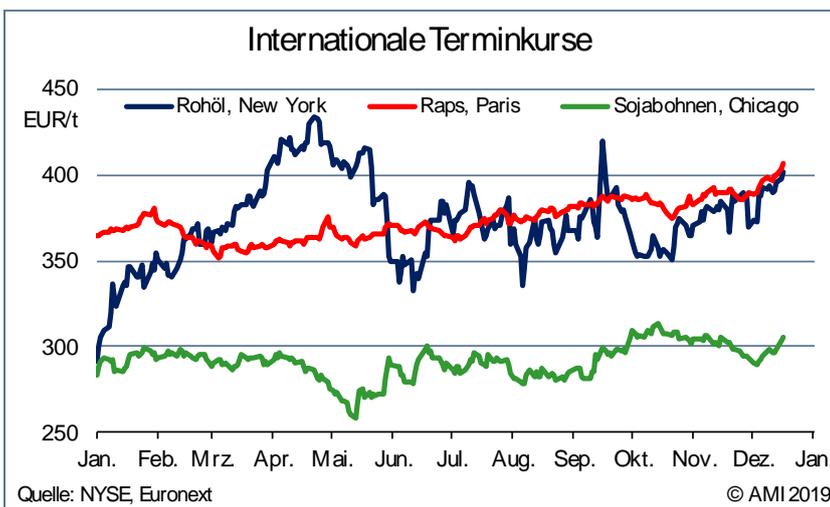
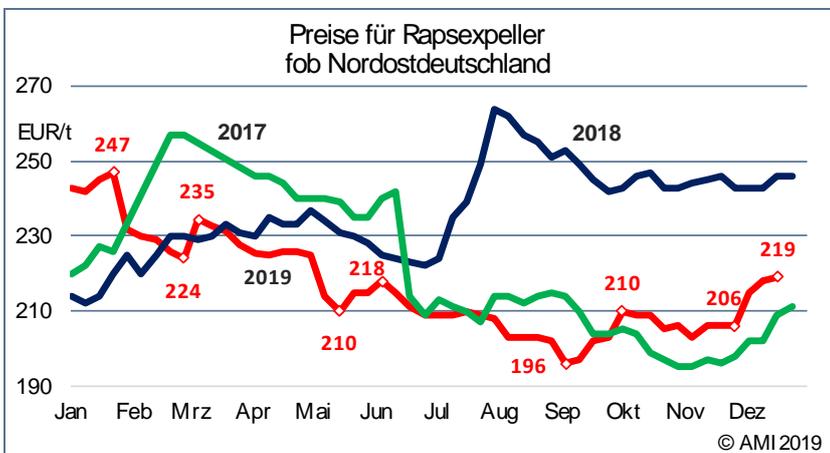
in EUR/t am 18.12.2019, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Term in	406	216	845	702
Vorwoche	397	216	818	691

Quelle: AMI

Rapsschrot/-expeller

Der Rapsschrotmarkt schläft im Vorweihnachtsgeschäft langsam ein. Nur noch vereinzelt wird ein LKW Rapsschrot nachgefragt. Aufgrund des Preisanstieges, angetrieben durch feste Rapsnotierungen, werden im Hintergrund rege Absicherungsgeschäfte getätigt. Rapsexpeller werden ebenfalls nur noch sporadisch verlangt, wobei neben der guten Deckung der Mischfutterhersteller der kräftige Preisanstieg potenzielle Käufer abschreckte, immerhin legten Rapsexpeller um 6 % zu.

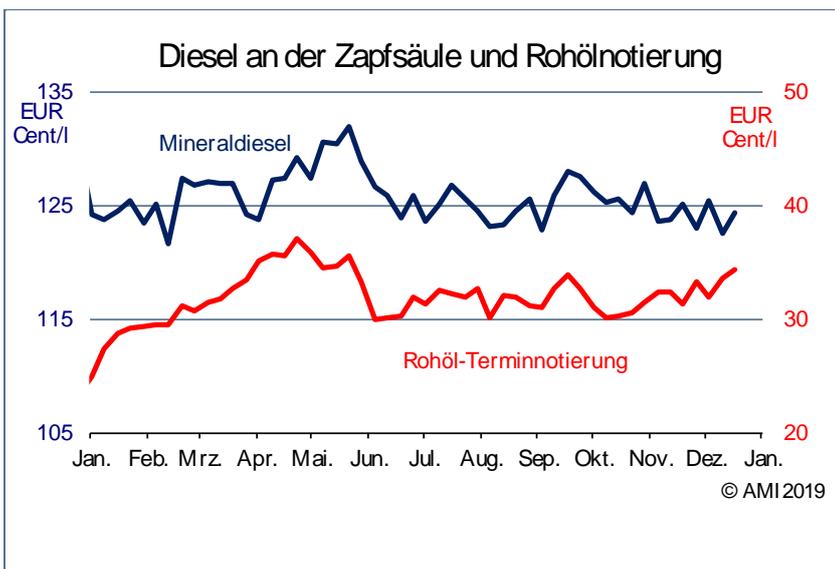
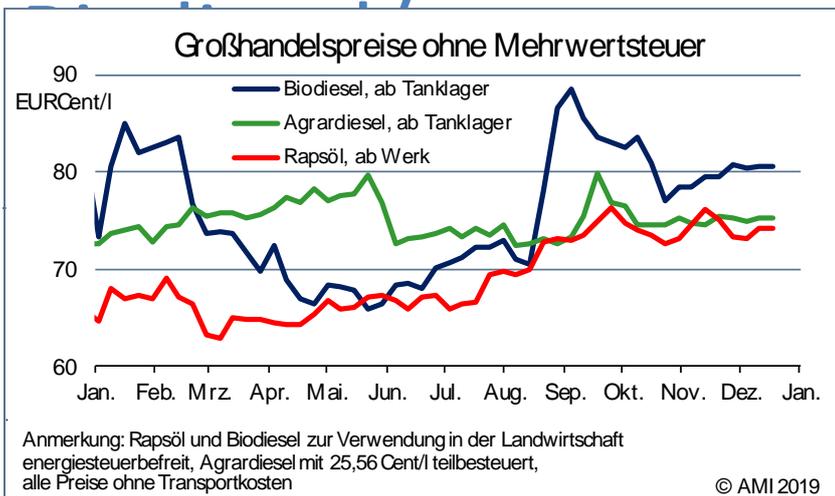


Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte wurde im Dezember nur noch wenig Ware gehandelt. Die Preise sind trotzdem noch einmal gestiegen. Grund dafür ist das knappe Angebot sowohl an Ware mit hoher THG-Minderungseffizienz als auch an Standardware. Die Eisenbahnstreiks in Frankreich haben dazu geführt, dass dort aktuell kaum Biodiesel produziert wird. Deshalb verkaufen viele deutsche Produzenten ihre Ware nach Frankreich, was sonst nicht der Fall ist und das Angebot in Deutschland sinken lässt. Die Nachfrage der deutschen Quotenverpflichteten richtet sich dagegen auf das neue Kalenderjahr. Teilweise wurde Anfang Dezember sogar schon Ware für Q1/Q2 2021 nachgefragt.

Tankstellenpreise

Die Rohölkurse tendierten im Dezember deutlich fester und legten um 8,9 % auf 60,93 USD/bbl zu. Die OPEC+-Staaten einigten sich auf weitere Förderkürzungen in den kommenden Monaten. Zudem wurden die Rohölkurse von der euphorischen Stimmung im Handelskonflikt zwischen den USA und China gestützt. Die beiden Parteien haben sich auf ein Teilabkommen geeinigt und milderten die Sorge um eine sinkende Nachfrage nach Rohöl. Die Kurssteigerungen haben auch die inländischen Mineraldieselpreise gestützt. Sie stiegen zuletzt auf 1,24 EUR/l und damit knapp über Vormonatslinie.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2019

in 1.000 t	monatlich										kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	2019	2018	
Biodieselbeimischung	193,0	152,8	175,1	185,0	183,0	194,3	226,6	218,4	207,7	1.736,0	1.788,0	
Dieselmotorkraftstoffe	2.763,4	2.798,1	2.925,4	3.044,0	3.087,1	2.829,2	3.174,4	3.020,2	2.939,2	26.563,9	26.235,2	
Biodiesel+ Diesel	2.956,4	2.950,9	3.100,5	3.229,1	3.270,1	3.023,5	3.401,0	3.238,6	3.146,9	28.299,9	28.023,1	
Anteil Biodiesel in %	6,5	5,2	5,6	5,7	5,6	6,4	6,7	6,7	6,6	6,1	6,4	
Biethanol (ETBE a)	7,6	4,2	8,4	9,1	9,1	8,4	6,5	5,5	6,5	65,3	88,3	
Biethanolbeimischung	92,1	83,3	74,9	82,1	94,1	92,5	95,0	89,5	91,0	794,7	814,7	
Summe Biethanol	99,7	87,5	83,3	91,2	103,3	100,9	101,5	95,1	97,6	860,0	903,0	
Ölmotorkraftstoffe	1.262,0	1.187,3	1.386,3	1.382,8	1.477,1	1.435,1	1.513,8	1.517,9	1.404,8	12.560,4	12.519,8	
Öl- + Biethanolkraftstoffe	1.361,7	1.274,8	1.469,7	1.473,9	1.580,4	1.536,0	1.615,3	1.613,0	1.502,3	13.420,4	13.422,7	
Anteil Biethanol in %	7,3	6,9	5,7	6,2	6,5	6,6	6,3	5,9	6,5	6,4	6,7	

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Biethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechneten und korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Verbrauch

Biodiesel

Im September 2019 wurde in Deutschland die Gesamtmenge von 207.700 t Biodiesel verbraucht und damit 4,9 % weniger als im Vormonat, aber 9,1 % mehr als im September 2018. Der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff hat sich gegenüber dem Vormonat um 2,7 % auf 2,94 Mio. t verringert, was außerdem ein Rückgang von 0,7 % zum Vorjahresmonat ist. Damit hat sich im September 2019 der Einsatz von Biodiesel zur Beimischung stärker verringert als der Dieselmotorkraftstoffverbrauch, was den Beimischungsanteil von 6,7 auf 6,6 % schrumpfen ließ.

Bioethanol

Während der Biodieselvebrauch im September rückläufig war, ist der Einsatz von Bioethanol auf 91.000 t gestiegen. Das sind 1,7 % mehr im Vergleich zum August. Der Einsatz im ETBE fiel mit 6.550 t rund 18 % über Vormonat aus, insgesamt 97.550 t bzw. 2,6 % über Vormonat und 5,3 % über Vorjahresmonat. Der Beimischungsanteil von Bioethanol erhöhte sich infolge des gleichzeitig rückläufigen Verbrauchs von Ottokraftstoffen im September auf 6,5 %, was einem Anstieg um 0,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vormonat entspricht.

Schlaglichter

UFOP-Positionspapier zum Biokraftstoffpotential und Forschungsbedarf

Mit nachhaltigen und treibhausgas-optimierten Biokraftstoffen jetz den Klimaschutz vorantreiben und gleichzeitig deren Potenzial durch eine strategische Forschungsförderung heben; dies ist kurzgefasst die Botschaft des von der UFOP veröffentlichten Positionspapieres. Biokraftstoffe sind die bisher einzige Alternative für den Ersatz fossiler Kraftstoffe in bestehenden Fahrzeugflotten. Die UFOP unterstreicht die Feststellung der Klimawissenschaftler, dass die Zeit knapp wird und deshalb das politische Handeln hieran ausgerichtet sein muss.

Die 2005 von der UFOP eingesetzte Expertenkommission „Biokraftstoffe und Nachwachsende Rohstoffe“ begründet den Handlungsbedarf mit der Befürchtung, dass infolge der kritischen Diskussion über die Perspektive des Verbrennungsmotors auch der akademische Nachwuchs verunsichert wird und sich aus den für die Fahrzeugindustrie überlebenswichtigen Studiengängen verabschiedet. Die UFOP betont, dass die enorme Herausforderung, die Energiewende im Verkehr erfolgreich zu gestalten, nur mit einem technologieoffenen Ansatz zu bewältigen ist, der auch mit den erforderlichen beruflichen Perspektiven einhergeht. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden auch in Zukunft in großer Stückzahl entwickelt und produziert werden, allerdings schlimmstenfalls eben nicht in Deutschland. Die USA, Brasilien, Argentinien und insbesondere Indonesien heben den Beimischungsanteil von Biodiesel an, letztere auf 30 Prozent, betont die UFOP.

Biokraftstoffe sind daher auch global die Schrittmacher, den Verkehr kurzfristig

möglichst treibhausgasneutral auszurichten. Die UFOP betont mit Nachdruck, dass die Rohstoffgrundlage eine nachhaltige und zertifizierte Biomasseproduktion sein muss. Hierfür habe die Europäische Union bereits mit der Erneuerbare Energien-Richtlinie 2009 gesetzlich verbindliche Anforderungen geschaffen, die mit der Neufassung dieser Richtlinie (RED II) Ende 2018 nochmals verschärft wurden. In anderen Produktions- und Exportbereichen der internationalen Agrarwirtschaft gebe es diese verbindlichen Regeln nicht, unterstreicht der Verband die Vorbildfunktion der Biokraftstoffe. Diese müssen die Mitgliedsstaaten bis Juni 2021 in nationales Recht umsetzen.

Für die UFOP ist daher völlig unverständlich, wenn Bundesumweltministerin Svenja Schulze anlässlich der Klimakonferenz in Madrid (COP25) die Schaffung einer Plattform für synthetische Kraftstoffe, ein internationales Power-to-X-Netzwerk mit Sitz in Berlin ankündigt und gleichzeitig feststellt, die Fehler bei Biokraftstoffen nicht wiederholen zu wollen. Dieser Zusammenhang ist nicht nachvollziehbar, zumal es aus Sicht der UFOP in dem nationalen Aktionsbündnis Klimaschutz des BMU darum gehen müsse, vor allem den Schulterschluss zu fördern, um die Klimaschutzziele jetzt zu erreichen. Die UFOP sieht daher dringenden Kommunikationsbedarf für eine breit getragene Gesamtstrategie.

Die UFOP unterstreicht, dass das nachhaltig verfügbare Biomassepotenzial hierzulande bzw. in international überversorgten Märkten nicht ausgeschöpft werde. Der Verband fordert deshalb, die Nachhaltigkeitsanforderungen ent-



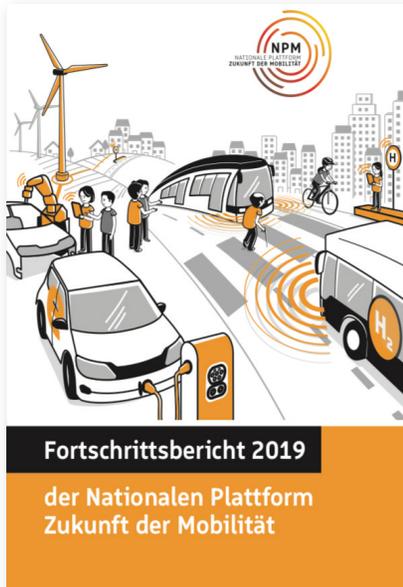
sprechend der RED II beispielsweise auch in Handelsabkommen wie CETA oder Mercosur verbindlich zu verankern. Denn die deutschen und europäischen Ackerbaubetriebe sind angesichts niedriger Preise und überversorgter Märkte auf Absatzalternativen angewiesen, auch dieser Aspekt müsse beim Klimaschutz berücksichtigt werden. Die UFOP erinnert daran, dass bei der Verarbeitung von Raps und Getreide zu Biokraftstoffen erhebliche Mengen an gentechnikfreien Proteinfuttermitteln anfallen, die den Importbedarf von Soja reduzieren. Diese Leistung werde in der Treibhausgasbilanzberechnung nicht anerkannt, betont die UFOP den Korrekturbedarf.

Das UFOP-Positionspapier ist hier zum Download erhältlich:

<https://bit.ly/39rNyBW>

Schlaglichter

Fortschrittsbericht 2019 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität



Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) arbeitet seit gut einem Jahr an der Zukunft der Mobilität. Die im jetzt vorliegenden Fortschrittsbericht aufgestellte Zwischenbilanz betrachtet, welche übergreifenden Entwicklungen auf das gesamte Mobilitätssystem einwirken, insbesondere die Digitalisierung und technologische Entwicklungen, die sich auf die Antriebstechnik, das Energiesystem und die Wertschöpfungskette auswirken.

Nicht zuletzt verschieben sich durch die Klima- und Umweltschutzdiskussionen auch die gesellschaftlichen Einstellungen gegenüber der Mobilität.

Download Fortschrittsbericht 2019 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität unter:
<https://bit.ly/2tVM8iT>

Österreichische Energieagentur: CO₂-Reduktion durch alternative Kraftstoffe

Das Erreichen der ambitionierten nationalen und internationalen Klimaziele setzt eine Mobilitätswende voraus, die alle Optionen – antriebstechnisch- und kraftstoffseitig – kombinieren muss. Eine Strategie zur spürbaren, schnellen

und nachhaltigen Emissionsreduktion muss daher auch alternative Kraftstoffe berücksichtigen. Die Österreichische Energieagentur liefert in der Publikation **CO₂-Reduktion durch alternative Kraftstoffe** einen Zielpfad zur intensi-

veren Nutzung alternativer Kraftstoffe in Österreich bis 2030.

Zum Download der Publikation:
<https://bit.ly/2SDoDpm>

Neue EU-weite Kennzeichnung von Kraftstoffen

Der Gesetzgeber hat neue Vorschriften zur Kraftstoffkennzeichnung beschlossen. Die Regelung legt insbesondere neue Kraftstoff-Symbole für Benzin, Diesel und alternative Kraftstoffe fest. Die Kraftstoffe selbst bleiben bezüglich Zusammensetzung und Motorverträglichkeit unverändert. Grundlage ist die am 29. November 2019 verabschiedete Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV).

Eine wichtige Neuerung ist die Verpflichtung aller Autohersteller, die Tankenfüllklappe und Betriebsanleitungen von Neufahrzeugen mit den neuen Symbolen zu versehen. Die neuen Kraftstoffkennzeichnungen sind ebenfalls an Zapfsäulen und Zapfpistolen anzubringen. Damit erfahren Autofahrer beim Tanken auf den ersten Blick, für welche Kraftstoffarten ihr Fahrzeug zugelassen ist.

Die neuen Kraftstoffsymbole werden mit der in Kürze anstehenden Veröffentlichung der Verordnung wirksam.

Mehr dazu in der Verordnung zur Durchführung des BImSchVG:
<https://bit.ly/2Qa39if>

Schlaglichter

Themenblock „Klimaschutz durch nachhaltige erneuerbare Mobilität“

Im Verkehrssektor lassen sich die Treibhausgasemissionen nur durch eine Vielzahl von Maßnahmen verringern. Das breite Spektrum möglicher Schritte zur Defossilisierung, die zum Einsatz kommen können, diskutieren Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft auf dem **17. Internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“**, der vom 20.-21.01.2020 in Berlin stattfindet. Zu den vielversprechenden Klimaschutzmaßnahmen gehören neben der Elektromobilität auch alle erneuerbaren flüssigen und gasförmigen Energieträger: Kraftstoffe aus Strom, zertifiziert nachhaltige Biokraftstoffe und weitere Innovationen. Weil der Verbrennungsmotor auch in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle spielen wird, sind alternative Kraftstoffe für das Erreichen der deutschen Klimaziele unverzichtbar. Zum Auftakt des zweitägigen Fachkongresses beleuchten Vorträge, die politischen, gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen für die Zukunft des Verkehrssektors: **Arthur Auernhammer (MdB)**, Präsident des Bundesverbandes Bioenergie (BBE), bilanziert die Rolle der Biokraftstoffe für die Treibhausgasreduzierung im Verkehr.

Die 2019 vom Bundesverkehrsministerium einberufene „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ bindet relevante Interessenvertreter sowie Fachexpertise und Politik in die Debatte über die Mobilität von Morgen ein. Aufbauend auf den Diskussionsergebnissen dieser Expertenkommission werden Handlungsempfehlungen an die Politik ausgesprochen. Der Vorsitzende, **Prof. Dr. Henning Kagermann**, wird die bisherigen Ergebnisse der Plattform vorstellen. **Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang** wird zum Thema „Klimaschutzziele im Verkehr - wie erreichen und alle mitnehmen?“ referieren.

Auf die jüngsten Entwicklungen in der Klimagesetzgebung geht **Prof. Dr. Claudia Kemfert** (DIW Berlin) ein. Sie erläutert, welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen im Verkehr zu mehr Klimaschutz führen und wie sich finanzielle Risiken für den Bundeshaushalt verringern lassen. Denn bei der Verfehlung europäischer Klimaschutzvorgaben drohen Deutschland Strafzahlungen aufgrund der europäischen Lastenteilungsverordnung. Mit einer Studie hat das DIW Berlin insbesondere den Beitrag untersucht,



den Biokraftstoffe in diesem Zusammenhang leisten können.

Welche Bedeutung das Mineralölunternehmen Shell alternativen Kraftstoffen beimisst, legt **Dr. Jörg Adolf** (Shell Deutschland), dar. **Prof. Dr. Jürgen Krahl**, Präsident der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe, erläutert zum Abschluss des ersten Themenblocks die Perspektive des Verbrennungsmotors und alternativer Kraftstoffe im Rahmen von internationalen Klimaschutzkonzepten.

Der Themenblock „Klimaschutz durch nachhaltige erneuerbare Mobilität“ bietet den Teilnehmern einen Überblick über die aktuelle politische Diskussion in Verbindung mit einem Blick auf praktische Fragestellungen.

Mehr zum Kongress-Programm:
www.kraftstoffe-der-zukunft.com/programm/

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de

Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,
AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne

Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH
E-Mail: wienke.v.schenck@AMI-informiert.de
Tel: (0228) 33 805 351, Fax: (0228) 33 805 591
Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.

© AMI Alle Rechte vorbehalten.

Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.