

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

**ERZEUGERPREISE**  
**GROSSHANDELSPREISE**.....2  
 Raps  
 Rapsöl  
 Rapsschrot  
 Rapsexpeller

**KRAFTSTOFFE** .....3  
 Großhandelspreise  
 Tankstellenpreise  
 Verwendungsstatistik

**SCHLAGLICHTER** ..... 4ff.

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Deutsche Rapserezeugerpreise zwischenzeitlich über 500 EUR/t
- Alternrige Ware ausverkauft; Vermarktungsmenge ex Ernte 2021 meist ausgereizt
- EU-Kommission avisiert Erntepplus und entsprechend geringeren Importbedarf für EU-Raps 2021/22
- USDA schätzt US-Sojavorräte und Anbaufläche 2021 geringer als erwartet

### Ölschrote und Presskuchen

- Knappes Angebot hält Preise für Rapsexpeller auf hohem Niveau, Rapsschrot gerät mangels Kaufinteresse unter Druck
- Sojaschrot ebenfalls preisschwächer; das gilt nicht für GVO-freie Ware

### Pflanzenöle

- Rapsölpreise über 1.000 EUR/t; auch die anderen Pflanzenöle, besonders Sonnenblumenöl, bleiben teuer

### Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage lebhafter, SME und PME ab April im Fokus
- Rohölkurse ziehen an, Mineraldieselpreise folgen

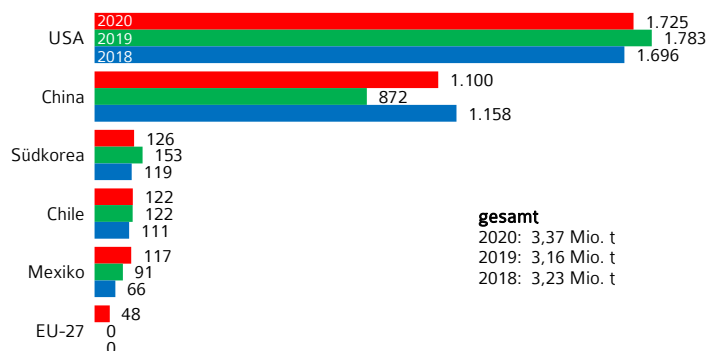
## Preistendenzen

Mittelwerte	13. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	496,18	495,07	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	509,00	528,00	↘
Rapsöl	1070,00	1090,00	↘
Rapsschrot	230,00	227,00	↗
Rapspresskuchen*	321,00	318,00	↗
Paris Rapskurs	501,25	520,75	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	152,39	154,54	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	129,71	129,42	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	60,55	57,76	↗

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

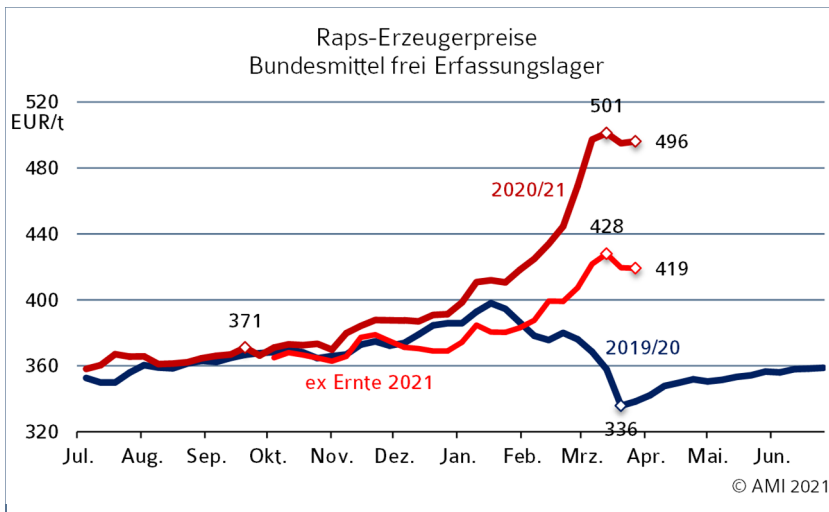
## Grafik der Woche

Kanadas Rapsölexporte nach Hauptdestinationen  
in 1.000 t



Quelle: Canola Council of Canada

# Marktpreise



## Raps

Die deutschen Rapspreise sind im März weiter gestiegen und schafften in der 11. Kalenderwoche sogar den Sprung über die Marke von 500 EUR/t. Das aus Sicht der Erzeuger attraktive Preisniveau räumte das Angebot alterntiger Restmengen flott, sodass die Erzeugerlager zum Monatsende meist leergefegt waren. Auch die Vorkontraktpreise von fast 430 EUR/t wurden umfangreich zum Verkauf ex Ernte 2021 genutzt. Zum Monatsende kehrte aufgrund des hohen Vermarktungsstandes Ruhe in den Rapsmarkt ein.

## Rapsöl

Die Rapsölpreise bewegten sich im März fortgesetzt auf hohem Niveau von über 1.000 EUR/t. Rohstoffknappheit und die Unterstützung vom Terminmarkt, aber auch die festen Soja- und Palmölpreise sorgten für Stabilität. In der zweiten Monatshälfte begannen die Preise zu bröckeln, trotz lebhafterer Nachfrage aus der Biodieselindustrie. Diese stellt nun aber saisonal auf Soja- und Palmöl um.

## Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller tendierten im Monatsverlauf zunächst schwächer, dann fester und bleiben mit 321 EUR/t letztlich auf hohem Niveau. Damit widersetzten sie sich den jüngsten Entwicklungen am Rapsschrotmarkt, wo die Preise, wegen der schleppenden Nachfrage von Mischfutterherstellern, rückläufig waren.

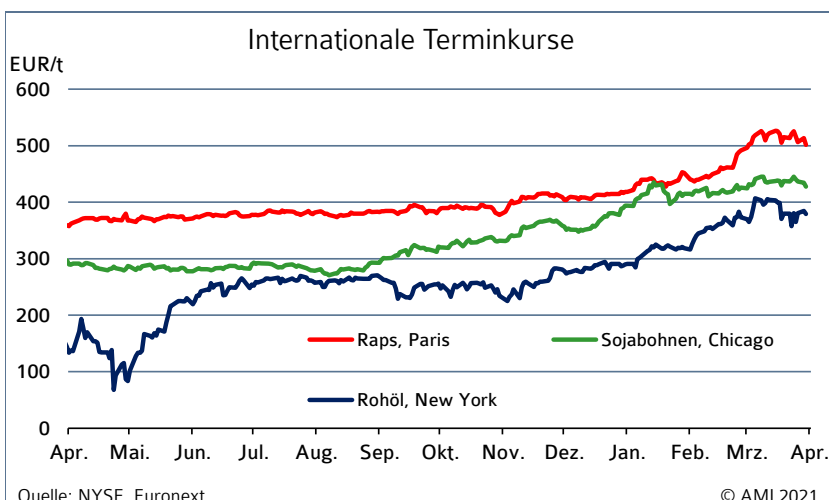
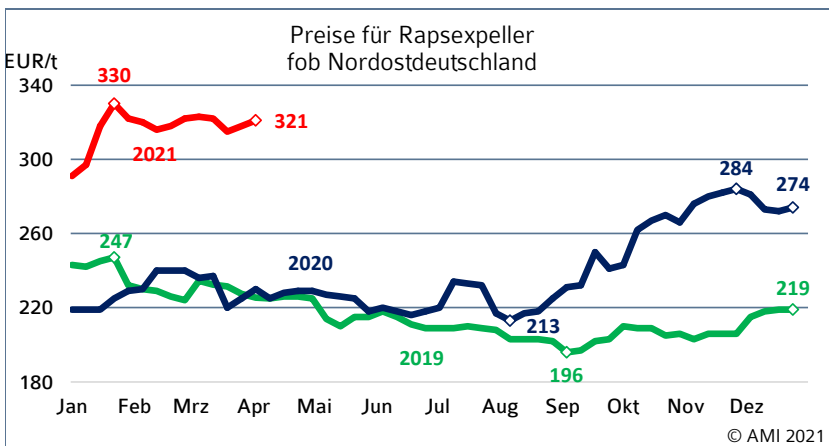
## Großhandelspreise

Im März kletterten die Biodieselpreise weiter nach oben und blieben zunächst stabil. Erst zum Monatsende erfolgte ein leichter Preisrückgang. Der Auftakt einer Schwächephase dürfte das aber kaum werden, denn dafür ist der Markt viel zu sehr von preistreibenden Faktoren gekennzeichnet. Neben der knappen Versorgungslage beim Rohstoff auch von der zuletzt lebhafteren Biodieselnachfrage der Mineralölkonzerne, zumindest für prompte Lieferungen. Langfristige Kontrakte wollen die meisten nach wie vor nicht abschließen; dafür wird noch auf Preisnachlass gewartet.

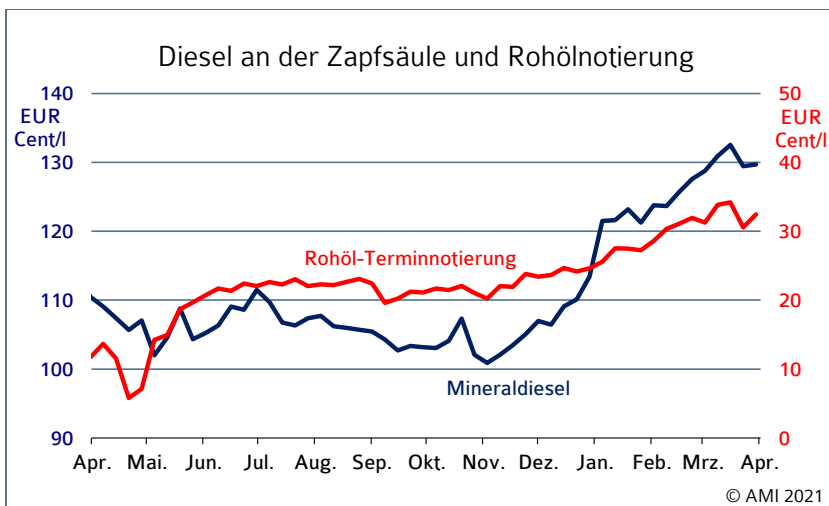
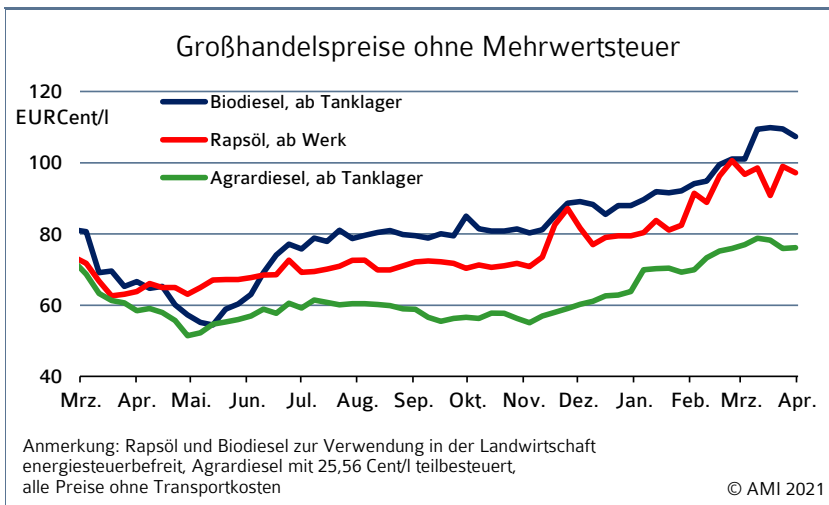
## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 31.03.2021, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2020 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	509	230	1070	945
Vorwoche	528	227	1090	973

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021 in 1.000 t	kumuliert		
	Jan.	2021	2020
Biodiesel Beimischung	175,4	175,4	231,8
Dieselmotorkraftstoffe	2.029,2	2.029,2	2.645,9
Biodiesel + Diesel	2.204,6	2.204,6	2.877,7
Anteil Biodiesel in %	8,0	8,0	8,1
Bioethanol ETBE a)	10,4	10,4	8,1
Bioethanol Beimischung	66,9	66,9	93,5
Summe Bioethanol	77,3	77,3	101,6
Ottomotorkraftstoffe	905,0	905,0	1.364,7
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	982,4	982,4	1.466,3
Anteil Bioethanol in %	7,9	7,9	6,9

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %;

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Tankstellenpreise

Die Mineraldieselpreise haben sich befestigt und erhielten dabei Unterstützung vom internationalen Rohölmarkt. Vorübergehend herrschte große Sorge um Lieferverzögerungen und Engpässe aufgrund der Blockade im Suezkanal, die aber zum Monatsende aufgelöst war.

## Verbrauch

### Biodiesel

Im Januar 2021 wurden in Deutschland 175.400 t Biodiesel beigemischt. Das waren rund 16 % weniger als im Vormonat sowie fast 21 % weniger als im Januar 2020. Doch der Dieselmotorkraftstoffverbrauch ist im Januar 2021 noch deutlicher zurückgegangen: 2,03 Mio. t entsprechen einem Rückgang von fast 22 % gegenüber dem Vormonat sowie einem Viertel gegenüber Januar 2020. Damit ist der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff deutlicher zurückgegangen als der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung, weshalb der Beimischungsanteil im Vergleich zum Vormonat gestiegen ist. Der Beimischungsanteil zur Erfüllung der THG-Quote beläuft sich auf 8 %, gegenüber 7,5 % im Vormonat, beziehungsweise 7,6 % im Januar 2020.

### Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol im Januar 2021 beläuft sich auf insgesamt 77.300 t. Der Löwenanteil von 86,5 % entfällt auf Bioethanol zur Beimischung. Die übrigen 13,5% sind Bioethanol zur Verwendung im ETBE. In Summe hat sich der Bioethanolverbrauch in Deutschland im Januar 2021 im Vergleich zum Vormonat um 1,9 % erhöht. Jedoch wird der Vorjahresmonat um beinahe 25 % verfehlt. Der Verbrauch von Ottomotorkraftstoff hat sich mit 905.000 t im Vergleich zum Vormonat um beinahe 22 % verringert. Gegenüber Januar 2020 beläuft sich der Rückgang pandemiebedingt sogar auf etwa 30 %. Während die Beimischung von Bioethanol im Vergleich zum Vormonat nur leicht gesunken ist, fällt das Minus beim Verbrauch von Ottomotorkraftstoff sehr viel deutlicher aus. Das ließ den Beimischungsanteil auf 7,9 % steigen, was deutlich mehr als die 6,2 % des Vormonats und ebenfalls mehr als die 7 % im Januar 2020 sind. Zudem ist es der höchste Beimischungsanteil von Bioethanol im Ottomotorkraftstoff seit Dezember 2014.

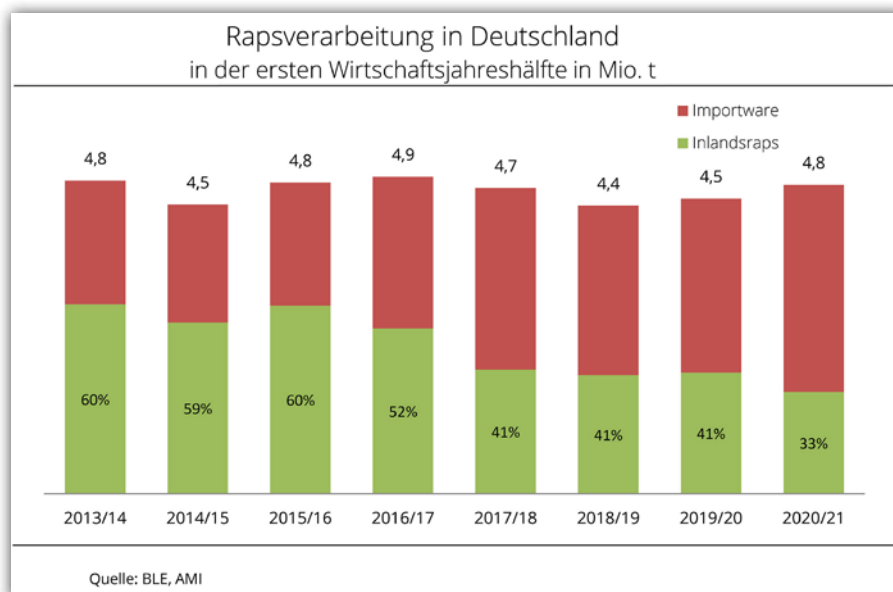
# Schlaglichter

## Mehr Importraps verarbeitet

Der Anteil von ausländischem Raps an der Verarbeitung deutscher Ölmühlen war in der ersten Saisonhälfte 2020/21 so hoch wie noch nie. Und das obwohl aus einer größeren Rapsernte 2020 wieder mehr Rohstoff zur Verfügung stand.

In der ersten Hälfte des Wirtschaftsjahres 2020/21 wurden in deutschen Ölmühlen rund 4,8 Mio.t Raps verarbeitet, rund 5% mehr als im Vorjahreszeitraum. Dies war gleichzeitig die höchste Verarbeitungsmenge seit vier Jahren. In den vergangenen Jahren wurde immer weniger inländischer Raps in den deutschen Ölmühlen verarbeitet. Gut ein Drittel des Rapses stammte in der ersten Saisonhälfte 2020/21 aus dem Inland. Im Vorjahreszeitraum betrug der Anteil noch über 40 %. Vier Jahre ist es her, dass das Verhältnis zwischen Inlands- und Importraps ausgeglichen war. 2016/17 machte Inlandsraps mit einem Anteil von 52% sogar noch den etwas größeren Teil aus.

Nie war der Anteil von Importraps an der Rohstoffbasis der Ölmühlen größer als in der ersten Hälfte des laufenden Wirtschaftsjahres. Das erscheint in mancher Hinsicht paradox, da die deutsche Rapsernte 2020 mit etwa 3,5 Mio.t



wieder größer ausgefallen ist als im Vorjahr (2,8 Mio. t). Nach Einschätzung der Agrarmarkt-Informationsgesellschaft (mbH) verdeutlicht dies, dass der Inlandsanteil an der Rapsversorgung deutscher Ölmühlen nicht allein eine Frage der einheimischen Ernte ist. Auch der Preis ist entscheidend, und da waren Offerten aus dem Ausland für die Verarbeiter in Deutschland offenbar sehr attraktiv.

Die Union zur Förderung von Öl und Proteinpflanzen e.V. weist auf die mit dieser Einkaufspolitik verbundenen Versorgungsrisiken hin, auch angesichts

möglicher staatlicher Eingriffe in den Export. Außerdem sind wichtige Lieferländer wie die Ukraine und andere osteuropäische Erzeuger auch von Wetterextremen betroffen, sodass sich das Lieferisiko in den letzten Jahren erhöht hat. Die UFOP empfiehlt den Verarbeitern daher, ihre Rohstoffversorgung bereits mit der nächsten Rapsaussaat soweit wie möglich zu sichern. Die Förderunion sieht den Agrarhandel in einer entscheidenden Position für die Vermittlung entsprechender Kontrakte.

Diese und weitere aktuelle Infografiken finden Sie [hier](#).

## DGMK-Bericht 791 erschienen

### Bestimmung der chemischen und physikalischen Stabilität von Mitteldestillaten mit mehreren alternativen Komponenten unter verschiedenen Lagerbedingungen

Nicht nur die zukünftige Kraftstoff-, sondern auch die Brennstoffzusammensetzung ist eine zeitnahe richtungswei-

sende Option die in der Verpflichtungsperiode 2022 bis 2030 sektorspezifischen Klimaschutzziele, in diesem Fall für den Gebäudebereich, erfüllen zu können. Die Verwendung treibhausgasreduzierter Bio- (FAME/Biodiesel, HVO) sowie synthetischer (XtL) Komponenten und deren Prüfung in Bezug auf mögliche Wechselwirkungen wie zum Beispiel

Alterungsmechanismen waren Gegenstand dieses Projektvorhabens. Im Heizölbereich ist problematisch, dass je nach Brennstoffbedarf und Lagertankgröße die Lagerzeit des Brennstoffes teilweise bis zu fünf Jahre und länger beträgt. Herkömmliche Heizöl-Brennersysteme sind bis zu einem FAME-Gehalt von maximal 10% (V/V) freigegeben. Daher

# Schlaglichter

Ist derzeit eine Erhöhung des Anteils an alternativen Komponenten nur durch die Zumischung rein paraffinischer Komponenten (HVO, XtL-Produkte) denkbar. Die Beurteilung der Verwendbarkeit von Mehrkomponenten-Brennstoffen aus XtL, FAME und Heizöl EL in Heizöl-Brennersystemen ist vor dem Hintergrund zukünftig längerer Lagerzeiten zur Sicherung der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von Brennersystemen zwingend notwendig. Im Vorhaben wurden Alterungsmechanismen und bislang unbekannte chemische und physikalische Phänomene während der Lagerung von Brennstoffen mit hohen paraffinischen Anteilen untersucht, indem die sehr komplexen Gemische von Brennstoffen (Heizöl/FAME/XtL) und Alterungsprodukte unter verschiedenen Lagerbedingungen durch den Einsatz der hochauflösenden Massenspektrometrie auf molekularer Ebene charakterisiert wurden. Gleichzeitig war es Ziel dieses Projektes die "Standard-Analytik" zur

Bewertung des Langzeitstabilitätsverhaltens von Mehrkomponenten-Brennstoffe aus Heizöl EL, FAME und paraffinischen Brennstoffen (XtL) zu diesem Zweck nutzbar zu machen.

Im Projekt konnten genormte Brennstoffprüfverfahren für die Untersuchung neuartiger Brennstoffe nutzbar gemacht werden. Weiterhin konnte das Langzeitlagerverhalten von Mehrkomponentenbrennstoffen charakterisiert werden. Dabei wurden die Einflüsse einzelner Brennstoffe auf die Eigenschaftsänderungen der komplexen Brennstoffmatrix während der Lagerung und Brennstoffalterung identifiziert. Weiterhin wurde ein Langzeitlagerstabilitätsmodell von komplexen Brennstoffen mit hohem Paraffinanteil erarbeitet. Zur molekularen Identifizierung von Alterungsprozessen und -produkten wurde eine detailanalytische Methode entwickelt. Insbesondere die unter Sauerstoffeinbau entstehenden Alterungsprodukte

von FAME konnten umfassend ermittelt werden. Der Einbaumechanismus erfolgt entgegen der bisherigen Erkenntnisse anderer Forschungsvorhaben nicht nur an der Doppelbindung, sondern hauptsächlich im Kopfteil der Ester, also zwischen der Estergruppe und den eingebauten Doppelbindungen.

Allerdings ist einschränkend darauf hinzuweisen, dass, obwohl die im Projekt betrachtete Probenmatrix sehr umfangreich war, die Ergebnisse nicht statistisch abgesichert werden konnten. Auch steht die Strukturaufklärung der Brennstoffe und Alterungsprodukte noch am Anfang. Eine Betrachtung des Einflusses von Additiven hat bisher nur rudimentär stattgefunden. Insofern zeigt der Bericht zu diesem Vorhaben den weiteren Forschungsbedarf auf.

Der Bericht kann auf der Homepage der DGMK kostenlos bestellt werden: [dgmk.de/](http://dgmk.de/)

## Erneuerbare Kraftstoffe zur Sicherung des Standorts Deutschland

Am 23. März 2021 hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion ein Positionspapier zur Förderung von regenerativen Kraftstoffen beschlossen. Zu den darin enthaltenen Kernforderungen gehören die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor auf mindestens 20% sowie des Anteils von fortschrittlichen Biokraftstoffen auf 3,5% bis 2030. Hierzu erklären der verkehrspolitische Sprecher CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Alois Rainer, sowie der zuständige Berichterstatter Christoph Ploß:

Alois Rainer: „Die Energie- und Antriebswende im Verkehr kann schneller und effizienter erfolgen. Dazu sind neben der Förderung der Elektro-

mobilität der Ausbau des Anteils der erneuerbaren Energien/Kraftstoffe im Verkehrssektor und die Markteinführung fortschrittlicher Biokraftstoffe entschlossen zu unterstützen. Nur so können die Potenziale aller Verkehrsträger voll ausgeschöpft werden. Auch eine richtig ausgestaltete THG-Quote fördert sowohl die Elektromobilität als auch eine klimaverträgliche nicht-fossile Verbrennungstechnologie. Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr kommt dem eine bedeutsame sozialpolitische Komponente zu, denn Mobilität soll für alle bezahlbar sein.“

Christoph Ploß: „Für den Umbau der deutschen Energiewirtschaft brauchen wir klimaneutrale Kraft-

stoffe wie E-Fuels. Wir erreichen die Klimaschutzziele und stärken den Wirtschaftsstandort Deutschland nur, wenn wir technologieoffen auf batteriebetriebene Elektromobilität, Wasserstoff und klimaneutrale Kraftstoffe setzen. Wir brauchen insbesondere im Mobilitätssektor alle klimafreundlichen Technologien, die uns zur Verfügung stehen. Regenerative Kraftstoffe bilden einen wichtigen Baustein, um die Ziele des Pariser Weltklimaschutzabkommens zu erreichen. Ich bin überzeugt: Eine gute Klimaschutzpolitik macht man nicht mit Bevormundung oder einer Verbotskultur, sondern mit Innovationen und sozialer Marktwirtschaft.“

# Schlaglichter

## Biokraftstoffe ermöglichen das Erreichen der Klimaziele im Verkehr

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) begrüßt, dass die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes für das Jahr 2020 im Verkehr erreicht wurden. Dies zeigen die heute vom Umweltbundesamt (UBA) veröffentlichten Zahlen zum Treibhausgasausstoß im Mobilitätssektor. „2020 haben zwei Faktoren wesentlich dazu beigetragen, dass die Treibhausgasemissionen deutlich gesunken sind: Weniger Verkehrsaufkommen aufgrund der Corona-Pandemie und ein verstärkter Einsatz von Biokraftstoffen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. „Aufgrund der im Jahr 2020 gestiegenen Treibhausgasminderungsquote sind die CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch nachhaltige Biokraftstoffe erneut gestiegen. Sie liegen 2020 nach unseren Schätzungen bei einer Minderung von knapp 12 Mio.t CO<sub>2</sub>.“ Gleichzeitig warnte der Verband davor, sich im Verkehrssektor hinsichtlich der Klimaschutzverpflichtungen in Sicherheit zu wiegen. „Ohne die Sondereffekte durch die Corona-Pandemie hätte die Bundesregierung die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes für den Verkehr krachend verfehlt. Die zulässigen Emissionen sinken außerdem Jahr für Jahr weiter. Deshalb müssen alle vorhandenen Maßnahmen ergriffen und ausgebaut werden, um den Treibhausgasausstoß im Verkehr

zu senken. Hierzu gehören nachhaltige Biokraftstoffe, E-Mobilität und strombasierte Kraftstoffe“, sagte Baumann. „Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung fehlen bislang weitgehend. Klar ist: Die Jahre bis 2030 sind für den Klimaschutz entscheidend, und Biokraftstoffe können in diesem Zeitraum den größten Beitrag zur Abkehr von fossilen Kraftstoffen leisten.“

Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) verpflichtet die Mineralölindustrie dazu, die Treibhausgasemissionen der von ihr in den Verkehr gebrachten Kraftstoffe zu senken. Dies geschieht heute hauptsächlich durch den Einsatz nachhaltiger Biokraftstoffe. Da die Quote im Jahr 2020 von 4 % auf 6 % gestiegen ist, vergrößerte sich auch die CO<sub>2</sub>-Einsparung noch einmal deutlich. Das Gesetz zur THG-Quote wird in den kommenden Wochen im Bundestag auf Grundlage eines Kabinettsentwurfes weiterentwickelt. „Wir fordern ein gleichmäßiges Anwachsen der THG-Quote bis 2030. Schließlich ist absehbar, dass in den kommenden Jahren immer mehr Optionen hinzukommen, um die Quote zu erfüllen: Elektrofahrzeuge, fortschrittliche Biokraftstoffe, Wasserstoff und eFuels. Damit sich diese Alternativen zu fossilen Kraftstoffen nicht gegenseitig begrenzen oder kannibalisieren, sondern

in vollem Umfang für den Klimaschutz eingesetzt werden können, ist ein zuverlässiges, stetiges Ansteigen nötig“, sagte Baumann. Derzeit stellen Biokraftstoffe etwa 98 % der erneuerbaren Energien im Straßenverkehr. Seit über 20 Jahren senken sie jedes Jahr den Treibhausgasausstoß im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen je nach verwendetem Rohstoff um 67 bis 93 %.

Das UBA hatte heute entsprechend den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes dem Expertenrat für Klimafragen die Emissionsdaten des Jahres 2020 zugeleitet. Nach den Bestimmungen des Klimaschutzgesetzes mussten die Emissionen im Verkehrssektor sinken von 163,5 Mio.t 2019 auf 150 Mio.t im Jahr 2020. Nach den neuen Zahlen des UBA emittierte der Straßenverkehr im vergangenen Jahr 146 Mio.t CO<sub>2</sub> und damit 19 Mio.t weniger als im Vorjahr (minus 11,4%). Im Vergleich zum Jahr 2019 sank der Dieselsabsatz im vergangenen Jahr nach Angaben des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) um 7,1 %, der Absatz von Ottokraftstoff um 9,7 %. Der Absatzrückgang ist nach Einschätzung von Bundesumweltministerin Svenja Schulze vermutlich auf das gesunkene Verkehrsaufkommen aufgrund der Corona-Pandemie zurückzuführen.

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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**