

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Schwankende Rapspreise, zuletzt feste Tendenz
- Handel am Rapsmarkt ruhig, Abgabebereitschaft und Nachfrage gering
- US-Sojabohnenkurse zuletzt fester, Aussicht auf Hitze und Trockenheit in USA treiben

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise befestigt, Umsätze bleiben überschaubar
- Sojaschrotpreise im Aufwind fester Rohstoffnotierungen

Pflanzenöle

- Rapsöl zieht im Preis an, Rapskursanstieg in Paris treibt
- Palmöl verteuert sich, rege malaysische Exporte stützen

Kraftstoffe

- Biodiesel kann Vormonatsniveau nicht halten, Nachfrage trotz Urlaubszeit ungewöhnlich lebhaft
- Rohöl zwischenzeitlich auf 9-Monatshoch, geringe Nachfrage drückt zum Monatsende Preise deutlich

PREISTENDENZEN

Mittelwerte	34. KW	Vorwoche	Tendenz
-------------	--------	----------	---------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	423,57	412,54	↗
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	457,00	438,00	↗
------	--------	--------	---

Rapsöl	940,00	925,00	↗
--------	--------	--------	---

Rapsschrot	293,00	289,00	↗
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	323,00	328,00	↘
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	472,00	460,50	↗
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.

Biodiesel	169,33	170,35	↘
-----------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Diesel	174,65	175,15	↘
--------	--------	--------	---

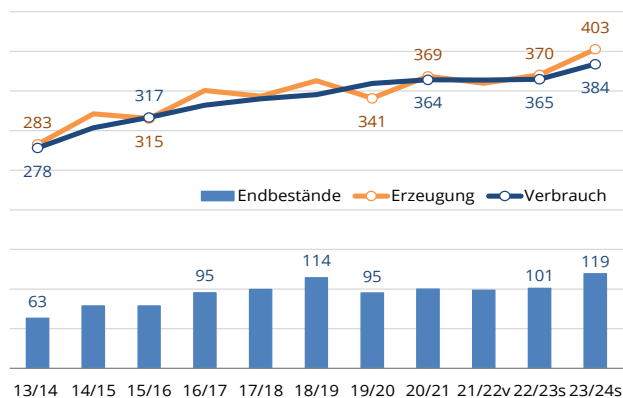
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	78,89	79,38	↘
--------------	-------	-------	---

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

Grafik der Woche

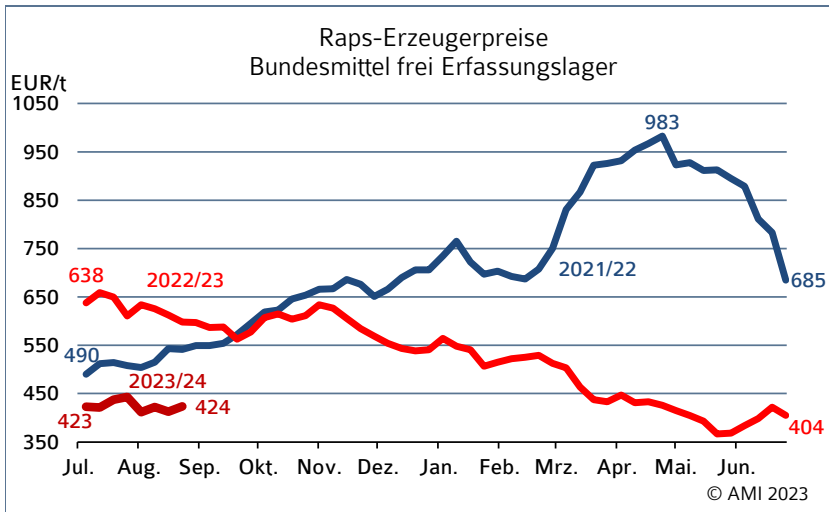
Globale Versorgungsbilanz Sojabohnen in Mio. t



Quelle: USDA, AMI

Anmerkung: v=vorläufig, s=geschätzt

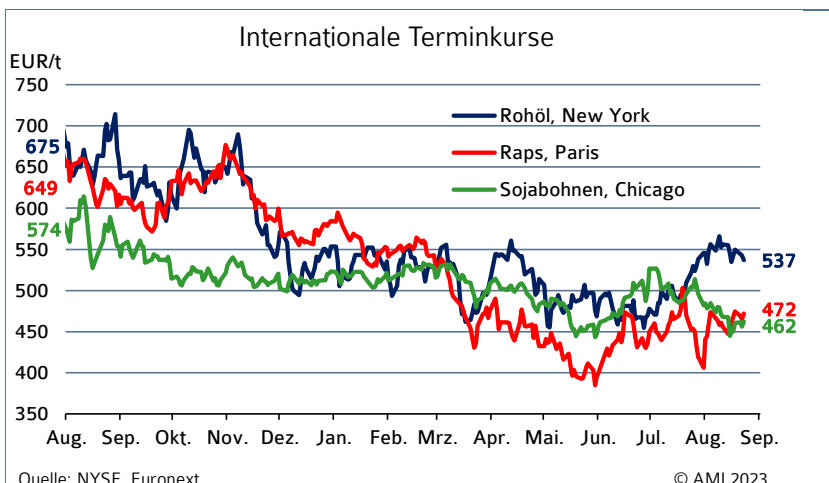
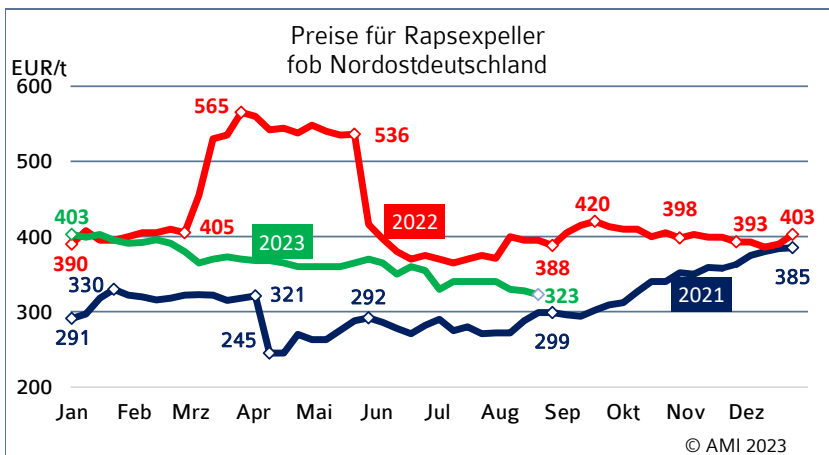
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 23.08.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	457	293	940	886
Vorwoche	438	289	925	860

Quelle: AMI



Raps

Die Forderungen für Rapssaat konnten das Niveau auf Monatssicht nicht halten, befestigten sich zuletzt jedoch wieder. Die deutsche Rapsernte ist bis auf Restflächen beendet. Der Fokus liegt nun auf der anstehenden Winterrapsaussaat. Am deutschen Rapsmarkt ist es ausgesprochen ruhig. Verkauft wird wenig, die unter den Erwartungen liegende Erntemenge bremst die Abgabebereitschaft. Vorrangig werden Vorkontrakte bedient. Ölmühlen kaufen wenig, da sie mit Importware ausreichend versorgt sind.

Rapsöl

Die Forderungen für Rapsöl bewegten sich im August weiterhin aufwärts und näherten sich zuletzt der Linie von 950 EUR/t fob. Während sich die Nachfrage zur Biodieselproduktion beliebt, wird Speiseöl lediglich in überschaubaren Mengen zur Deckung des dringenden Bedarfes geordert. Umfangreiche Kontraktabschlüsse auf späteren Lieferpositionen werden angesichts der festen Preistendenz vorerst ausgesetzt. Der Energiesektors fragt indes rege nach, insbesondere Parteien zur Lieferung ab Oktober 23 bis März 24 werden angesichts guter Margen gesucht.

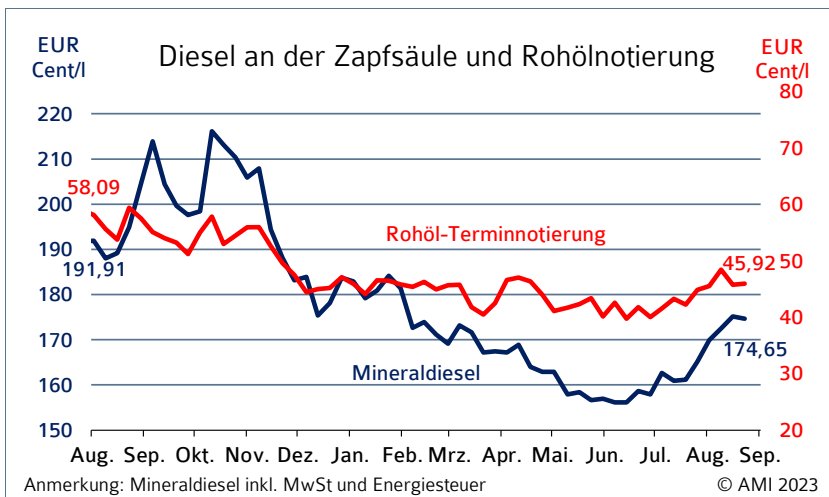
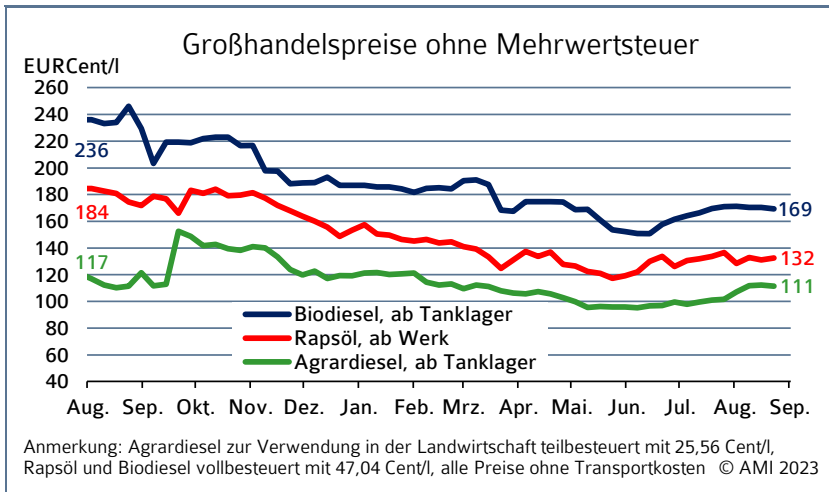
Rapsexpeller

Die Gebote für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland geben im Monatsverlauf weiter nach. Prompte Parteien wurden Ende August für 323 EUR/t und damit 17 EUR/t unter dem Vormonatsniveau offeriert. Aufgrund der Ferien bleibt es weiterhin ruhig und es gibt nur wenig Teilnehmer am Markt. Der Absatz ist auf ein Minimum heruntergefahren. Mit dem Ende der Ferien im September dürfte die Aktivität wieder zunehmen.

Großhandelspreise

Die Großhandelspreise am heimischen Biodieselmärkte können trotz lebhafter Nachfrage ihr Niveau nicht halten. So werden für Standardware aktuell 169 Cent/l aufgerufen und damit 2 Cent/l weniger als noch vor vier Wochen. Anbieter von Sommerware (FAME 0) versuchen weiterhin ihre Ware vor dem 01.10.23, also vor der verpflichtenden Umstellung auf Winterware (FAME -10), zu verkaufen, zumal bereits ab Mitte September das Kaufinteresse für die kältestabile Übergangs- bzw. Winterware zunehmen dürfte.

Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023 in 1.000 t	kumuliert						
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	209,6	1.028,6	1.062,7
Dieseldieselkraftstoffe	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	2.758,0	12.555,3	12.958,8
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	2.967,5	13.583,9	14.021,4
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,1	7,6	7,6
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	11,5	50,2	55,7
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	101,2	425,0	429,5
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	112,7	475,2	485,2
Ottokraftstoffe	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	1.412,7	6.550,5	6.185,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	1.525,4	7.025,8	6.670,7
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	7,4	6,8	7,3

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

Tankstellenpreise

Am Rohölmarkt erreichten die Kurse Anfang August 23 mit 48,40 Cent/l den höchsten Stand seit November 22. Dann drehten die Forderungen ins Minus und rutschten zum Monatsende auf 45,92 Cent/l ab, blieben aber 1,11 Cent/l über Vormonatslinie. Für Aufwind sorgte die Aussicht auf eine deutliche Unterversorgung des Marktes, weil große Opec+-Mitgliedstaaten wie Russland und Saudi-Arabien ihre Fördermenge drastisch gekürzt haben. Diese Besorgnis wurde allerdings von der Aussicht gemindert, dass der Iran seine Rohölexporte ausweiten wird. Stärkeren Druck baute indes die Spekulation um rückläufige Nachfrage aus China infolge seiner schwachen Konjunktorentwicklung auf. Immerhin ist China weltweit wichtigster Abnehmer.

Verbrauch

Biodiesel

Im Mai 23 blieb der Verbrauch an Biodiesel mit 209.570 t gegenüber Vormonat nahezu unverändert, verringert sich aber im Jahresvergleich um 1,3 %. Der Dieserverbrauch erreichte gleichzeitig ein Volumen von 2,8 Mio. t, was einem Anstieg von 16,2 % gegenüber Vormonat entspricht. Das Vorjahresvolumen wird damit um 9,4 % übertroffen. Das drosselt den Beimischungsanteil deutlich, der mit 7,1 % unter den Durchschnitt der zurückliegenden fünf Monate rutscht und einen deutlichen Abstand zu den 7,8 % im Mai 22 aufweist.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol nahm im Mai 23 weiter zu. Mit 112.650 t wurden 13,3 % mehr verbraucht als noch im Vormonat. Zu ETBE wurde dabei mit 11.480 t rund 7,4 % mehr verarbeitet, der Einsatz zur Beimischung stieg um 14 % auf 101.170 t und erreichte damit das höchste Niveau seit Oktober 21. Gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht das einem Anstieg von 30,4 bzw. 18,1 %. Der Einsatz von Ottokraftstoff stieg im Mai 23 gegenüber Vormonat um gut 8 % auf 1,4 Mio. t und damit weniger deutlich, so dass der Beimischungsanteil um 0,3 Prozentpunkt auf 7,4 % stieg.

Erklärungen für Abkürzungen und Fachbegriffe finden Sie unter: www.ufop.de/glossar

Schlaglichter

Save the Date: Kraftstoffkongress 2024 am 22. und 23. Januar 2024

Der 21. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2024“ findet vom 22. bis 23. Januar 2024 als Präsenzveranstaltung in Berlin statt. Es werden wieder über 700 Teilnehmende erwartet. Aktuell wird das Kongressprogramm erarbeitet.

Einen ersten Überblick der Sessions wird im September veröffentlicht, die Anmeldung ist anschließend möglich. Alle Informationen unter www.kraftstoffe-der-zukunft.com. Lesen Sie [hier](#) den Rückblick auf den letzten Kongress im Januar 2023.



Werden Sie Gold-, Silber- oder Medienpartner. Alle Informationen hierzu im [Booklet](#).

Hier die Übersicht über die Themen und Zielgruppen:

- | Biokraftstoffe
- | Erneuerbare Kraftstoffe
- | Grüner Wasserstoff
- | E-Fuels
- | Landwirtschaft
- | Recycling-/Abfallindustrie
- | Mineralölwirtschaft
- | Handel
- | Automotive
- | E-Mobilität
- | Schifffahrt
- | Luftfahrtindustrie
- | Chemiewirtschaft
- | Wissenschaft
- | Beratungsunternehmen
- | Kommunen
- | Landtechnik
- | Energiewirtschaft
- | Zertifizierungsunternehmen
- | Politik
- | Regierung/Staatsbedienstete
- | Botschaften und Konsulate
- | Verbände
- | Presse

AEE-Diskussionsveranstaltung zu Klimaschutz im Verkehr am 10. Oktober in Berlin + online

Während der Klimaschutz in allen Bereichen des Alltags an Dringlichkeit gewinnt, ist er nirgendwo so stagnierend wie im Verkehr. Wiederholt verfehlte der deutsche Verkehrssektor seine Klimaschutzziele deutlich, bevor jüngst die Sektorziele insgesamt aus dem Klimaschutzgesetz gestrichen wurden. Sowohl lokal als auch im Bund tobt indes ein erbitterter Streit um Verkehrsmittel und Infrastruktur, Kraftstoffe und Tempolimit, Kosten und Lasten, Verbote und Anreize. Welche Mittel sind wirksam, zumutbar und durchsetzbar, um den deutschen Verkehrssektor auf Klimaschutzkurs zu bringen? Vertretende von Politik, Wissenschaft, Verbände und NGO diskutieren.

Die Veranstaltung ist kostenfrei und kann auch online über einen Livestream verfolgt werden. Weitere Information und Anmeldung: [hier](#)

Wie festgeklebt!

Wege aus dem stagnierenden Klimaschutz im Verkehr

Veranstaltung
am 10. Oktober 2023, 16–19 Uhr
im Hotel Aquino, Berlin
(+ Livestream)

 AGENTUR FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN

© Pritt/istock

Schlaglichter

CARB-PM: Der globale Vorreiter zur Defossilisierung des Verkehrs ist Kalifornien



Im ersten Quartal 2023 überstieg erstmals der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe am Kraftstoffverbrauch die „50 Prozent-Schwelle“.

Die Klimaschutzpolitik setzt dabei diskriminierungsfrei auf alle nachhaltigen Optionen. Der sog. kalifornische Standard für kohlenstoffarme Kraftstoffe (Low Carbon Fuel Standard, LCFS) verpflichtet die Kraftstoffhersteller die Kohlenstoffintensität der in Kalifornien verkauften Kraftstoffe zu verringern.

Die Kohlenstoffintensität für das LCFS-Programm wird durch eine Lebenszyklusanalyse eines Kraftstoffs gemessen, das alle Schritte von der Förderung über den Transport bis hin zur Produktion umfasst. Mit dem Cap-and-Trade-Programm, das eine degressive Begrenzung der im Bundesstaat zulässigen THG-Emissionen vorsieht, wird der erforderliche Anreiz geschaffen Emissionen zu reduzieren, andernfalls muss die Kraftstoffindustrie für die verursachten Emissionen bezahlen. Neuere Verordnungen wie Advanced Clean Trucks und Advanced Clean Fleets sehen einen schrittweisen Übergang zum Verkauf und zur Einführung sauberer Lkw-Antriebstechnologien in Kalifornien vor und entsprechen damit dem Erlass von Gouverneur Gavin Newsom, der fordert, dass alle schweren Nutzfahrzeuge, die

in Kalifornien fahren, bis 2045 emissionsfrei sein sollen. Einen ähnlichen Regelungsansatz sieht die EU-CO₂-Flottenregelung für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge zwar vor, allerdings mit dem Unterschied der Elektrifizierung Vorrang zu geben, auch wenn diese im Schwerlastverkehr an die Grenzen der Physik oder Kosten stößt. Dagegen kündigte im Juli 2023 das California Air Resources Board (CARB) die Clean Truck Partnership an. Mit den führenden Lkw-Herstellern des Landes, darunter die Engine and Truck Manufacturers Association und ihre Mitgliedsunternehmen sowie die Ford Motor Company, die Entwicklung emissionsfreier Lkw-Technologien und gleichzeitig die Umstellung auf sauberere Kraftstoffe weiter voranzutreiben.

Nach Angaben des CARB hat das LCFS-Programm dazu beigetragen, dass im Jahr 2022 fast zwei Milliarden Gallonen regulärer Dieselmotorkraftstoff (ca. 6,8 Mio. t) durch eine Kombination aus saubereren Kraftstoffen, einschließlich erneuerbarem Diesel, Biodiesel, Strom und Wasserstoff, ersetzt wurden. Seit Beginn der Einhaltung der Vorschriften hat das Programm dazu beigetragen, mehr als 8,6 Milliarden Liter Diesel (ca. 7,6 Mio. t) zu ersetzen.

Das LCFS habe Investitionen, Unterneh-

men und Arbeitsplätze angezogen und dazu beigetragen, dass Kalifornien bei der Entwicklung und Herstellung innovativer sauberer Kraftstoffe eine führende Rolle einnimmt. Saubere Kraftstoffe sind von entscheidender Bedeutung für die Verringerung der klimawirksamen Schadstoffe und für den Antrieb der saubereren Fahrzeuge, die bald auf den Markt kommen.

Mit Blick auf die Förderprogramme der Bundesregierung werden grundsätzlich die gleichen Ziele verfolgt, allerdings ist Kalifornien hier bereits sehr viel weiter. Dies liegt nach Auffassung der UFOP aber auch daran liegt, dass mit Gouverneur Gavin Newsom eine zentrale politische Kraft diese Entwicklung vorantreibt im Gegensatz zur Bundesregierung mit unterschiedlichen Ansprüchen der Bundesministerien (BMDV, BMWK, BUMV) bzgl. der Zuständigkeiten sowie förder- und klimapolitischen Ausrichtung.

Weitere Informationen:
Pressemeldung der CARB:
bit.ly/CARB_50
bit.ly/CARB_Data

Die UFOP weist allerdings einschränkend darauf hin, dass der Löwenanteil an dem Hochlauf alternativer Kraftstoffe HVO bzw. „Co-Processing“ (Mitverarbeitung von Pflanzenöl/Abfallöl) ausmacht.

Das Rohstoffpotenzial für Abfallöle schätzt die UFOP global auf max. ca. 22 Mio. t, gemessen an der aktuell geschätzten Pflanzenölproduktion von ca. 223 Mio. t und geschätzten sammelfähigen Anteil gebrauchte Pflanzenöle von 10 Prozent. Hinzu kommen tierische Abfallfette.

„Hochlaufkurve“ bis 2030:
bit.ly/BM_release

Schlaglichter

John Deere testet mit den Bayerischen Staatsgütern und dem TFZ

Unabhängig von Kraftstoffimporten zu sein und klimafreundlich Nahrungsmittel zu produzieren, ist Ziel des europäischen Forschungs- und Demonstrationsprojekts „ResiTrac“. Der Landmaschinenhersteller John Deere entwickelt dafür zukunftsweisende Traktoren der Abgasstufe V, die mit nachhaltigem Pflanzenölkraftstoff aus heimischen Ölsaaten betrieben werden. Den ersten von zehn dieser Traktoren hat jetzt Dr. Udo Scheff, Director Mid and Utility Tractor Engineering, John Deere, an den Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Hubert Bittlmayer übergeben. Der Traktor kommt auf das Bayerische Staatsgut Schwarzenau für zwei Jahre in den Praxistest. Dabei werden wiederkehrend Leistung, Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen des Traktors vom Straubinger Technologie- und Förderzentrum am Prüfstand und im Praxiseinsatz gemessen.

Das Forschungs- und Demonstrationsprojekt kommt zum richtigen Zeitpunkt. Bereits in 17 Jahren, also 2040, wird im Sinne des Bayerischen Klimaschutzgesetzes in keinem bayerischen Traktor mehr fossiler Dieseldieselkraftstoff zum Einsatz kommen. Amtschef Hubert Bittlmayer: „Wir müssen bei den klimafreundlichen Antriebssystemen in der Land- und Forstwirtschaft einen deutlichen Schritt vorankommen und die erneuerbaren PS auf den Acker bringen. Wir fordern schon



Klimafreundlich Nahrungsmittel produzieren – John Deere übergibt Testtraktor an das Bayerische Landwirtschaftsministerium im Beisein von (v.l.n.r.) Dr. Edgar Remmele, TFZ, Dr. Udo Scheff, John Deere, Amtschef Hubert Bittlmayer, Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Anton Dippold, BaySG. (Bild: TFZ)

lange vom Bund wirksame Anreize und Unterstützung, zum Beispiel für pflanzenbasierte Kraftstoffe. Mit gutem Beispiel gehen wir voran und stellen die Maschinen der Staatsgüter auf erneuerbare Energien um. Ich danke John Deere, dem TFZ und den BaySG, dass sie uns dabei im Rahmen des Forschungsprojektes unterstützen.“ Dr. Udo Scheff verweist auf die europäischen Herausforderungen und die Vorzüge von Pflanzenölkraftstoff: „Das Jahr 2030 ist gewissermaßen morgen. Wenn wir bis dahin unsere CO₂-Emissionsreduktionsziele „Fit for 55“ auch bei Landmaschinen erreichen wollen, sind Biokraftstoffe alternativlos. Reines Pflanz-

öl ist der Kraftstoff, über den die Landwirtschaft selbst verfügen kann – eben Kraftstoff aus der Landwirtschaft für die Landwirtschaft.“

Gefördert vom Europäischen Innovations- und Technologieinstitut (EIT-Food) arbeiten im Projekt „Resilient Food Production with Green Tractors – ResiTrac“ John Deere mit dem Technologie- und Förderzentrum (TFZ), Straubing, der Berner Fachhochschule / Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften (BFH/HAFL), Schweiz und dem Versuchszentrum Laimburg, Italien, zusammen.

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) 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.