

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	31. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	439,53	455,83	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	464,00	490,00	↘
Rapsöl	995,00	1.045,00	↘
Rapsschrot	259,00	274,00	↘
Rapspresskuchen*	308,00	308,00	→
Paris Rapskurs	462,00	477,50	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	168,98	168,98	→
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	160,40	159,90	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	77,91	77,59	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Erzeugerpreise für Raps zuletzt schwächer, Preisniveau bietet keinen Anreiz zum Verkauf
- Rapserte befindet sich regional auf der Zielgeraden
- US-Sojabohnen vor der anstehenden Ernte unter Druck, günstige Witterung im Mittleren Westen stimmt optimistisch

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot im Zuge einer verhaltenen Nachfrage schwächer
- Sojaschrot kann das Niveau nicht halten

Pflanzenöle

- Rapsölpreise mit starken Schwankungen, Nachfrage des Energiesektors bleibt verhalten
- Palmölnotierungen klettern zum Monatsende auf 3-Wochenhoch

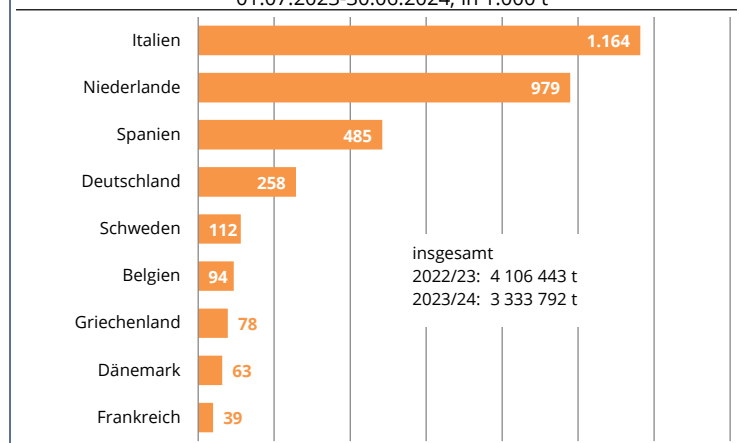
Kraftstoffe

- Nachfrage nach Biodiesel geht gegen Null, physische Beimischung nicht wettbewerbsfähig
- Rohöl im Juli auf Talfahrt, rückläufige Nachfrage lastet auf Kursen

Grafik der Woche

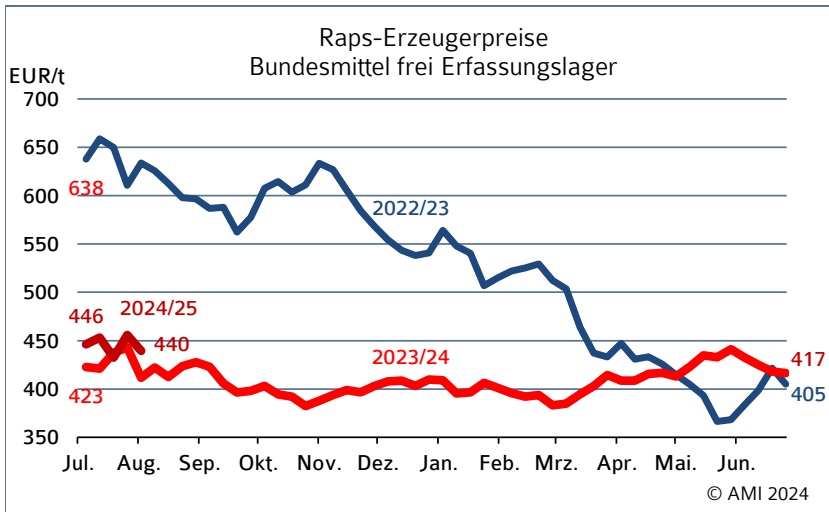
EU-Importe von Palmöl nach wichtigen Empfangsländern

01.07.2023-30.06.2024, in 1.000 t



Quelle: EU-Kommission

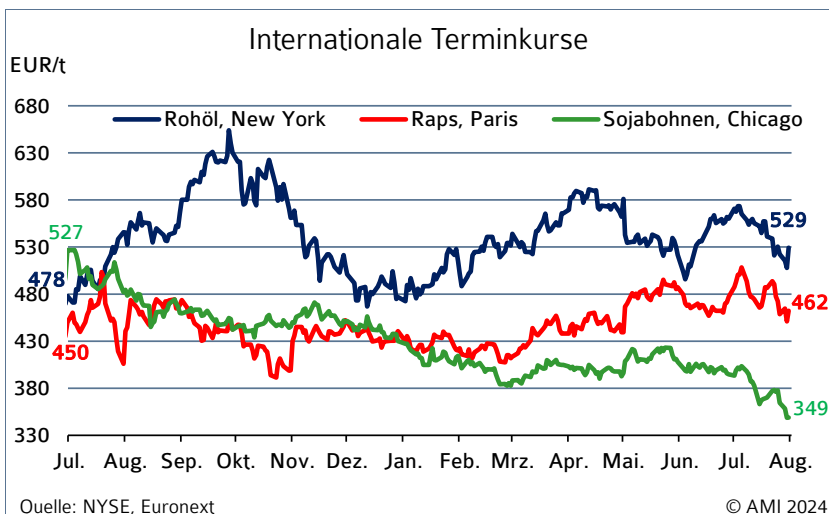
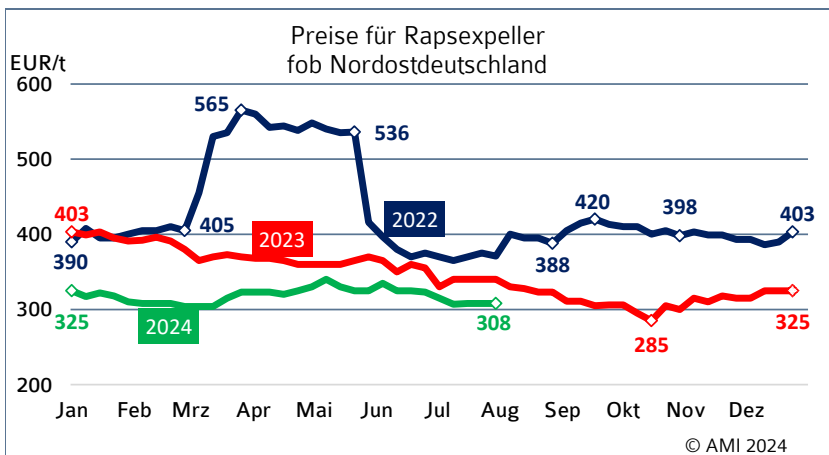
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 31.07.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	464	259	995	970
Vorwoche	490	274	1 045	983

Quelle: AMI



Raps

Entsprechend der Entwicklung an den Terminmärkten haben die Erzeugerpreise zuletzt merklich nachgegeben. Noch ist die Rapsernte regional nicht beendet, wurde teils jedoch auch zugunsten von Weizen erstmal stehen gelassen, nachdem Niederschläge die Feldarbeiten gebietsweise verzögerten. Die Vermarktung rückt weiterhin in den Hintergrund. Die starken Kursbewegungen am Terminmarkt und der Abschlag vorderer Lieferungen zu hinteren Positionen bieten aktuell keinen Anreiz zum Verkauf.

Rapsöl

Die Preise für Rapsöl bewegten sich im Juli Auf und Ab. Indes konnte sich die Handelsaktivität am heimischen Markt mit dem Preisrücknahmen etwas beleben. Dabei signalisierte insbesondere der Lebensmitteleinzelhandel noch Bedarf auf vorderen Lieferpositionen. Mit dem Kauf hinterer Termine wird, angesichts der aktuell starken Volatilität der Rohstoffnotierungen, vorerst abgewartet. Seitens des Energiesektors bleibt es indes unverändert ruhig, nachdem auch das Kaufinteresse für Biodiesel zur physischen Beimischung weiterhin gegen Null geht.

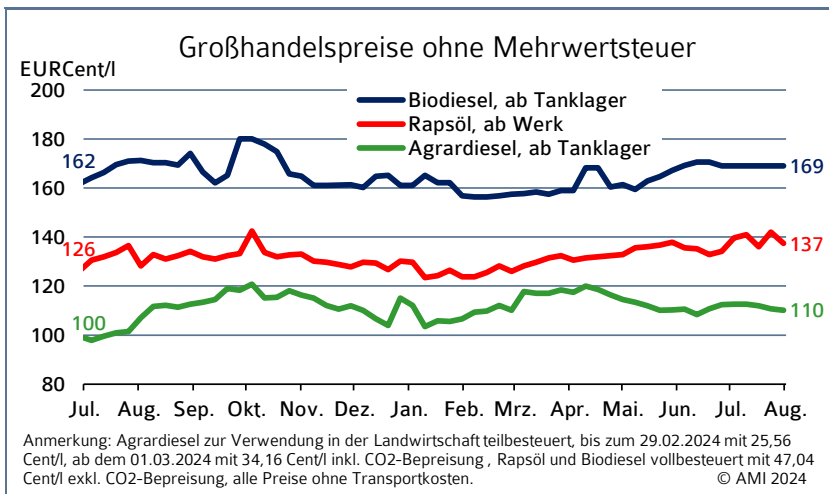
Rapsexpeller

Die Forderungen für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland können ihr Niveau im Juli behaupten. Im vorderen Bereich blieb die Nachfrage ruhig, wobei einige Mischfutterhersteller angesichts des niedrigen Preisniveaus wieder an den Markt zurückkehrten. Insgesamt bleibt das Angebot aber deutlich größer als die Nachfrage.

Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte hat sich fundamental nichts verändert: ein reichliches Angebot bei einer gleichzeitig verhaltenen Nachfrage setzt die Preise unter Druck und limitiert den Handel. Vereinzelt werden zwar Partien angefragt, hier stimmen die Preisvorstellungen allerdings nicht überein. THG-Quotenzertifikate sind preislich deutlich attraktiver als die physische Beimischung. Seitens des Handels und der Biodieselproduzenten sind weitere Preisrücknahmen jedoch kaum tragbar, weshalb Standardware auch weiterhin für 169 Cent/l offeriert wird. Die Produktion wurde bereits gedrosselt und läuft bei einer Auslastung von durchschnittlich 60 %. Regional wurde bereits Kurzarbeit angemeldet.

Biodiesel/ min. Diesel



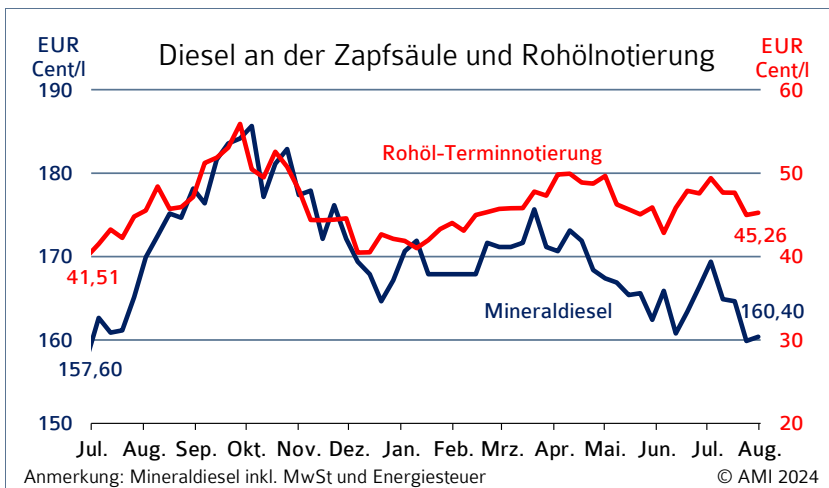
Tankstellenpreise

Nahezu durchweg bewegen sich die Rohölnotierungen im Juli abwärts. Seit Mitte Juni hat die Notierung knapp 10 % an Wert verloren. Unter anderem belasten Sorgen um eine schwache Nachfrage aus China den Ölpreis. Zuletzt gab es wiederholt enttäuschende Konjunkturdaten aus der Volksrepublik. Diese Entwicklung kommt für einige Marktteilnehmer angesichts der äußerst angespannten Lage im Nahen Osten überraschend. Der dortige Konflikt könnte zu einer empfindlichen Störung der Versorgung führen, heißt es am Markt. Die gesunkenen Ölvorräte in den USA konnten den Kurs kaum in eine andere Richtung lenken.

Verbrauch

(keine Kommentierung, die BAFA aktualisiert aktuell die monatliche Mineralöl- und Biokraftstoffstatistik nicht)

Zum Vergleich siehe monatliche Angaben: <https://www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel-preis/>



Hinweis: Zum Redaktionsschluss lag die aktualisierte Tabelle der BAFA nicht vor, daher anbei die Tabelle entsprechend dem Bericht 05/2024.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024

in 1.000 t	kumuliert		
	Jan.	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	189,4	199,8
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.083,2	2.165,1
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.272,6	2.364,9
Anteil Biodiesel in %	8,3	8,3	8,5
Bioethanol ETBE a)	6,8	6,8	9,6
Bioethanol Beimischung	99,0	99,0	81,0
Summe Bioethanol	105,8	105,8	90,6
Ottomotorkraftstoffe	1.200,8	1.200,8	1.177,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.306,5	1.268,1
Anteil Bioethanol in %	8,1	8,1	7,1

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

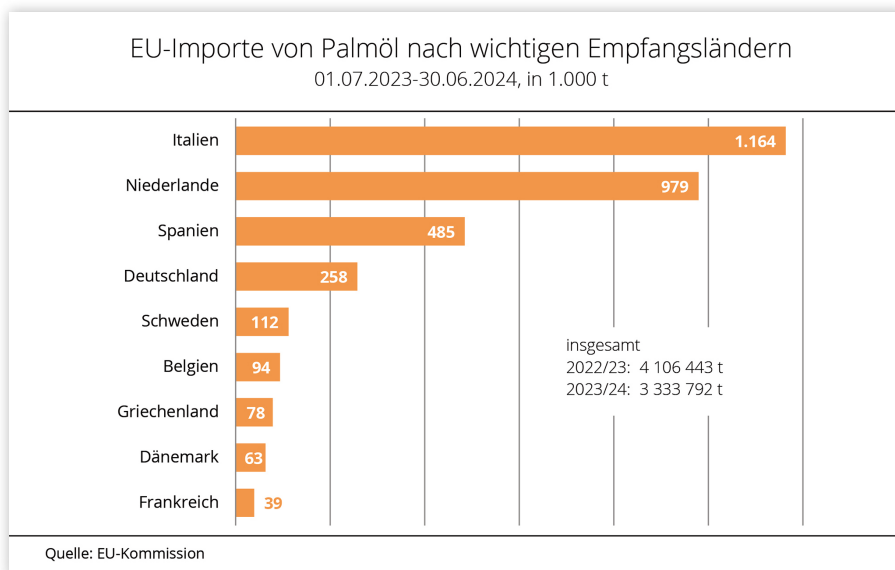
Schlaglichter

EU-27 importiert weniger Palmöl – Anrechnungsverbot von Biokraftstoffen wirkt

Die EU-Mitgliedstaaten haben im Wirtschaftsjahr 2023/24 erheblich weniger Palmöl eingeführt als im Vorjahr. Der Rückgang der Importe war vor allem in den Niederlanden, Spanien und Deutschland deutlich.

Die EU-27 importierte von Juli 2023 bis Ende Juni 2024 rund 3,3 Mio. t Palmöl und damit rund 773.000 t oder 19 % weniger als noch im Jahr zuvor. Wichtigstes Empfangsland der Union ist Italien, welches mit 1,2 Mio. t rund 40 % mehr erhielt als noch in der Saison 2022/23. Auf Platz 2 der größten Importeure folgen die Niederlande mit 979.300 t. Hier wird das Vorjahresvolumen von 1,2 Mio. t jedoch um 19 % verfehlt. Bei den niederländischen Importen ist zu beachten, dass Häfen wie Rotterdam oder Amsterdam zentrale Empfangsorte für Überseeimporte sind und als Eingangspforte in die EU gelten, von wo aus Palmöl in andere EU-Mitgliedstaaten weitergeliefert wird. Zudem sind die Niederlande auch ein wichtiger europäischer Standort zur Herstellung von Biokraftstoffen.

Deutlicher fällt der Rückgang der Palmölimporte Spaniens aus, denn mit 484.800 t führte das Land nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) rund 6 % weniger ein als im Vergleichszeitraum 2022/23. Belgien erhielt mit 93.800 t rund 7 % weniger. Auch Deutschland hat deutlich weniger Palmöl aus dem Ausland importiert. Mit 257.500 t bezog die Bundesrepublik rund 28 % weniger als im vorangegangenen Wirtschaftsjahr.



Die UFOP begrüßt die grundsätzlich rückläufige Tendenz der Palmölimporte. Die Förderunion führt dies im Wesentlichen auf den Rückgang der Verwendung von Palmöl als Rohstoff zur Herstellung von Biodiesel bzw. Hydriertem Pflanzenöl (HVO) zurück. Denn seit Januar 2023 dürfen Biokraftstoffe auf der Basis von Palmöl nicht mehr auf die Erfüllung der THG-Quote in Deutschland angerechnet werden.

Derzeit wird dieses Anrechnungsverbot durch Importe von Biodiesel aus Palmöl aus China unterlaufen, die zuvor mutmaßlich umdeklariert wurden in Biodiesel aus Abfallöl. Der Palmöl-Biodiesel wurde zuvor zu Dumpingpreisen aus Indonesien importiert. Die UFOP begrüßt daher den Stand des Verfahrens der EU-Kommission zur Prüfung von Importzöllen gegen chinesische Hersteller und Händler. Demnach beabsichtigt die EU-Kom-

mission, Importzölle zwischen 12,8 und 36,5 % zu erheben auf Basis des cif-Preises (cost, insurance, freight) frei Grenze EU. Betroffen sind etwa 50 Biodieselhersteller und -händler.

Trotz dieser vorläufigen Maßnahme fordert die UFOP, die Ursache für diese Fehlentwicklung im Sinne eines fairen Wettbewerbs zu beseitigen durch Abschaffung der Doppelanrechnung von Biodiesel, HVO und Co-HVO (aus der Mitverarbeitung in der Raffinerie) aus Abfallölen gemäß Teil A des Annex IX der Erneuerbare Energien-Richtlinie. Durch die Zulassung der entsprechenden Abfallkategorien durch die zuständigen Stellen der Mitgliedsstaaten sei das Problem z. T. selbst verursacht worden, betont die Förderunion.

Schlaglichter

Super E10 europaweit auf dem Vormarsch

Super E10 wird in Deutschland und Europa immer beliebter. Mittlerweile kann der Kraftstoff mit bis zu zehn Prozent klimafreundlicher Bioethanol-Beimischung europaweit in 20 Ländern getankt werden. Auch in Deutschland steigt der Anteil von Super E10 am Benzinverbrauch weiter an, stellen der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) und der en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie fest. Da nahezu alle Benzinmotoren Super E10 uneingeschränkt vertragen, streichen mehr und mehr europäische Nachbarländer aus Klimaschutzgründen die Benzinsorte E5 aus dem Tankstellenangebot.

Super E10 sorgt im Vergleich zu herkömmlichen Benzin für einen deutlich geringeren CO₂-Ausstoß. Dazu BDBe-Geschäftsführer Stefan Walter: „Die durch den Einsatz von Bioethanol gegenüber rein fossilem Benzin erzielten CO₂-Einsparungen haben sich in den vergangenen Jahren annähernd verdoppelt, von rund 48 Prozent im Jahr 2011

auf aktuell über 90 Prozent.“ Damit sei das „grüne Benzin“ eine effektive und kostengünstige Möglichkeit für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr.

Neue Fahrzeuge vertragen E10 problemlos

Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x: „Super E10 ist preislich attraktiv und konnte auch in Deutschland seinen Marktanteil stetig steigern: von rund 13 Prozent 2017 auf aktuell mehr als 28 Prozent. Hierzulande werden durch die Beimischung von Bioethanol jährlich mehr als drei Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Damit wird das Klimaschutzpotenzial durch höhere Anteile erneuerbarer Kraftstoffe aber bei weitem nicht ausgeschöpft. Da seit der Einführung von Super E10 im Jahr 2011 viele Millionen Pkw durch neuere Benziner ersetzt wurden, deren Motoren Super E10 problemlos vertragen, ist das Potenzial zum E10-Tanken enorm gestiegen. Das sollten Autofahrer nutzen.“

Immer mehr Länder in Europa steigen auf Super E10 um

Super E10 ist in immer mehr europäischen Ländern verfügbar, dafür läuft Super E5 in einigen Ländern aus: In Österreich, Polen, Tschechien und einigen skandinavischen Ländern wird oder wurde der Kraftstoff Super E5 bereits als so genannte Schutzsorte abgeschafft und durch Super E10 ersetzt. Begründet wird der Schritt mit steigenden Klimaschutzziele und der Pflicht zur Erfüllung von EU-Vorgaben.

Reisende finden Super E10 mittlerweile an Tankstellen in Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Rumänien, Schweden, Slowakei, Tschechien, Ungarn und in Österreich. Der Ottokraftstoff mit einem reduzierten CO₂-Ausstoß ist europaweit genormt.

Busflotte in Kloster Lehnin setzt auf Biokraftstoff HVO 100

Der Lehniner Busbetrieb Buteo hat seine gesamte Busflotte von Diesel auf den Biokraftstoff HVO 100 umgestellt. Das Unternehmen, das mit zwölf Bussen und 22 Mitarbeitenden operiert, sieht diese Maßnahme als wichtigen Schritt im Klimaschutz und möchte den CO₂-Ausstoß um

90 Prozent senken. Der benötigte Kraftstoff wird vom Flensburger Unternehmen team energie geliefert, das den Treibstoff aus Schweden bezieht. Der in Lehnin gelieferte Kraftstoff, etwa 30.000 Liter monatlich, basiert auf Tallöl, einem Nebenprodukt der Zelluloseherstellung. Da die Busse auch

weiterhin Diesel tanken und sogar einen Mix im Tank nutzen können, sind keine zusätzlichen Investitionen in den Fuhrpark oder die Tankinfrastruktur notwendig. Buteo ist der erste Omnibusbetrieb in Ostdeutschland, der seine Flotte vollständig auf den HVO 100-Kraftstoff umstellt.

Schlaglichter

Air New Zealand streicht Emissionsziel für 2030 wegen hoher SAF-Kosten

Air New Zealand hat sein für 2030 gesetztes Ziel zur Reduzierung von Emissionen gestrichen. Als Gründe nannte die Fluggesellschaft Verzögerungen bei der Auslieferung von treibstoffeffizienten Flugzeugen sowie die hohen Preise für nachhaltigen Flugkraftstoff (SAF).

Trotzdem bleibt die neuseeländische Fluggesellschaft weiterhin dem branchenweiten Ziel verpflichtet, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

Die Luftfahrtindustrie ist für etwa 2 Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich, gilt jedoch als einer der schwierigsten Sektoren, um diese zu reduzieren.

Die Luftfahrtbranche setzt kurzfristig auf SAF und effizientere Flugzeuge, um die Emissionen zu senken, doch die Produktion von SAF ist teuer und schwer skalierbar. Air New Zealand hatte 2022 angekündigt, die

THG-Emissionen bis 2030 um 28,9 Prozent im Vergleich zu den Werten von 2019 zu senken, ein Ziel, das von der Science-based Targets initiative (SBTi), einer von den Vereinten Nationen unterstützten Gruppe für Klimaschutz im Unternehmenssektor, validiert wurde. Dieses Ziel ging über eine 2023 getroffene Vereinbarung der globalen Luftfahrtindustrie hinaus, die eine Reduzierung der Kohlenstoffemissionen um 5 Prozent bis 2030 vorsieht.

King Charles stellt Staatslimousinen auf Biokraftstoff um

King Charles wird seine beiden Bentley-Staatslimousinen auf nachhaltigen Biokraftstoff umstellen lassen. Dies ist Teil einer umfassenderen Initiative des Monarchen, seine offiziellen Fahrzeuge auf umweltfreundlichere Antriebe umzustellen, wo dies möglich ist, einschließlich Elektrofahrzeugen.

Die gepanzerten Bentleys, die ursprünglich 2002 anlässlich des Goldenen Thronjubiläums von Königin Elizabeth II. in Dienst gestellt wurden, sollen an der

Spitze des königlichen Übergangs zu saubereren Kraftstoffen stehen. Der Schritt folgt dem Vorbild der legendären britischen Automarke, die im vergangenen Jahr ihre gesamte Presseflotte und ihre historische Fahrzeugkollektion auf Biokraftstoff umgestellt hat, um die Emissionen um 85 Prozent zu senken.

Bentley installierte eine 1.200-Liter-Zapfsäule in seinem Werk in Crewe, Nordwestengland, um normales Benzin in seinen Pressefahrzeugen und in der

Bentley Heritage Collection zu ersetzen. Im vergangenen Jahr fuhr Bentley seine sechs Fahrzeuge beim Goodwood Festival of Speed mit Biokraftstoff.

Der verwendete Biokraftstoff entspricht dem globalen EN228-Standard für Benzin, was bedeutet, dass er ohne Modifikationen in herkömmlichen Motoren verwendet werden kann – selbst in Bentleys ältestem erhaltenen Modell, dem EXP2 von 1920.

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 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.