

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 3ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Corona-Krise belastet Notierungen für Rohöl, Ölsaaten und Pflanzenöle
- Transportschwierigkeiten in Südamerika könnten Lieferungen von Sojabohnen -und-schrot nach Europa verzögern
- USA haben nach langer Zeit erstes Sojageschäft mit China abgeschlossen
- Deutsche Rapspreise stark gesunken, alte Ernte spielt keine Rolle mehr, Verkäufe ex Ernte 2020 finden kaum statt

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrote und -expeller profitieren von lebhafter Mischfutternachfrage

Pflanzenöle

- Raps- und Sojaölpreise im März gesunken, Palmöl fester, da malaysische Produktion wegen Corona-Ausbreitung gedrosselt

Kraftstoffe

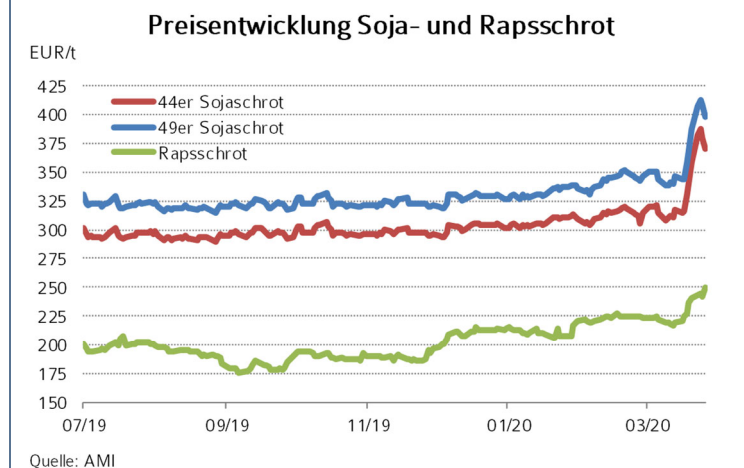
- Biodieselnachfrage beruhigt, Preis- und Absatzrückgänge beim Diesel belasten
- Starker Druck auf Rohölkurse durch schwache Nachfrage und steigenden Ölförderung in Saudi-Arabien

Preistendenzen

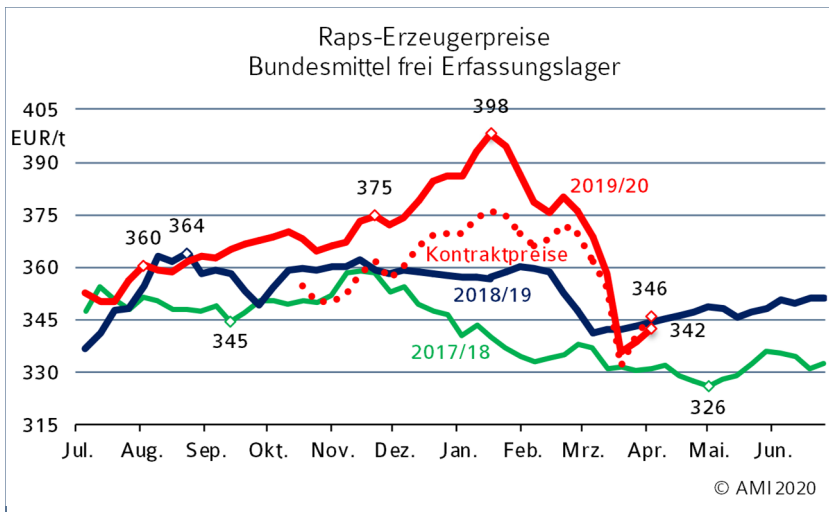
Mittelwerte	14. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	342,24	338,46	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	366,00	351,00	↗
Rapsöl	703,00	695,00	↗
Rapsschrot	220,00	210,00	↗
Rapspresskuchen*	230,00	225,00	↗
Paris Rapskurs	357,75	350,00	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	111,59	104,27	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	110,48	113,30	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	20,31	24,49	↘

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Ausbreitung des Coronavirus schickte die Rapspreise im März auf Talfahrt. Zur Monatsmitte verloren die Erzeugerpreise in Deutschland in einer Woche mehr als 6 % an Wert. Mit den kräftigen Rückgängen lief auch die Verkaufsbereitschaft der Erzeuger gegen null. Zwar ging es in der zweiten Monatshälfte preislich wieder etwas aufwärts, aber die Zuwächse waren vergleichsweise gering und das Preisniveau bleibt gegenüber vergangenen Wochen niedrig und damit aus Erzeugersicht unzureichend für den Verkauf.

Rapsöl

Rapsöl hat deutlich an Wert verloren, 703 EUR/t fob Hamburg entsprechen einem Nachlass von 87 EUR/t oder 11 % zum Vormonat. Auslöser sind schwächere Rohöl- und Rapsnotierungen, aber auch die geringere Biodieselnachfrage. Wegen der Corona-Pandemie wird weniger Dieselmotoren verbraucht und damit auch weniger Biodiesel verbraucht.

Rapsschrot/-expeller

Am Markt für Rapsexpeller ist die Situation ähnlich wie beim Schrot. Auf den vorderen Terminen ist das Angebot sehr überschaubar. Mitte des Monats war noch einmal kurzzeitig Ware aufgetaucht, doch seitdem wirkt der Markt wie leergefegt und Offerten gibt es erst wieder ab August 2020. Lebhaftige Nachfrage der Mischfutterhersteller zog die Preise Ende März wieder nach oben.

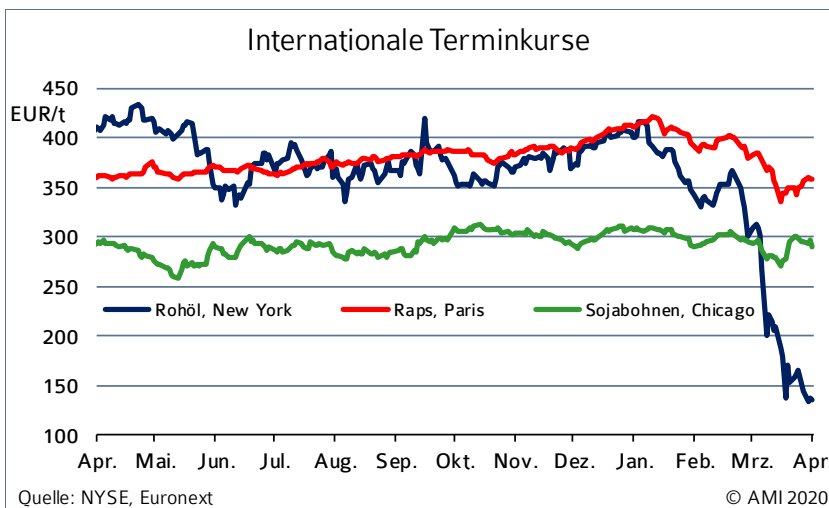
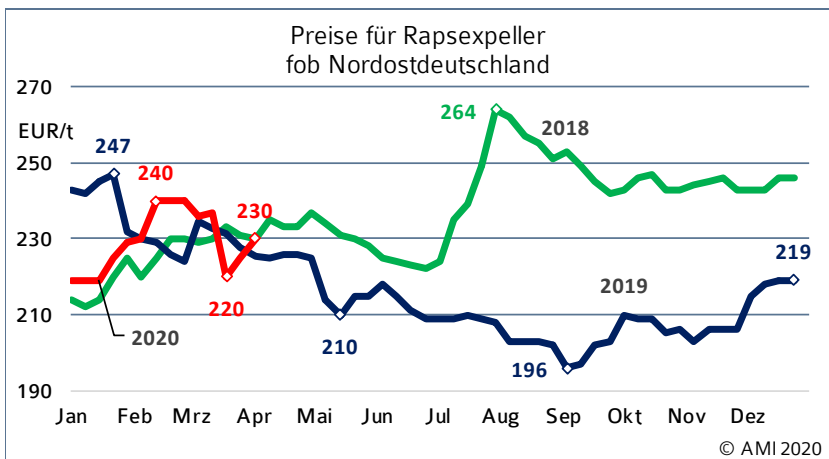
Großhandelspreise

Anfang März hatten die Biodieselpreise entlang schwacher internationaler Rohölkurse und sinkender Mineraldieselpreise einen kräftigen Rückgang hingelegt. Zusätzlich wurde die Nachfrage durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch im Transportsektor gedrosselt. Zu Monatsbeginn verlor Biodiesel in einer Woche mehr als 9 % an Wert. Ein weiterer Knick folgte zwei Wochen später, bevor die Preise zuletzt wieder den Weg nach oben fanden, angetrieben in erster Linie von der Sorge um einen Rückgang des Rapsölangebotes.

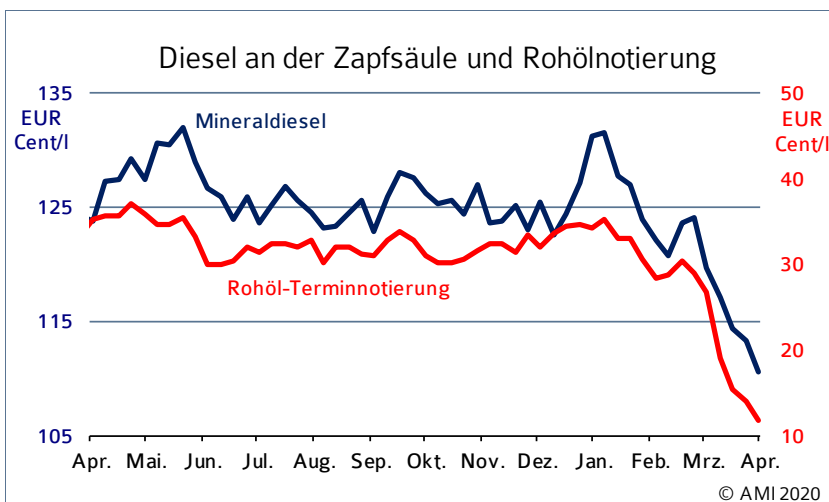
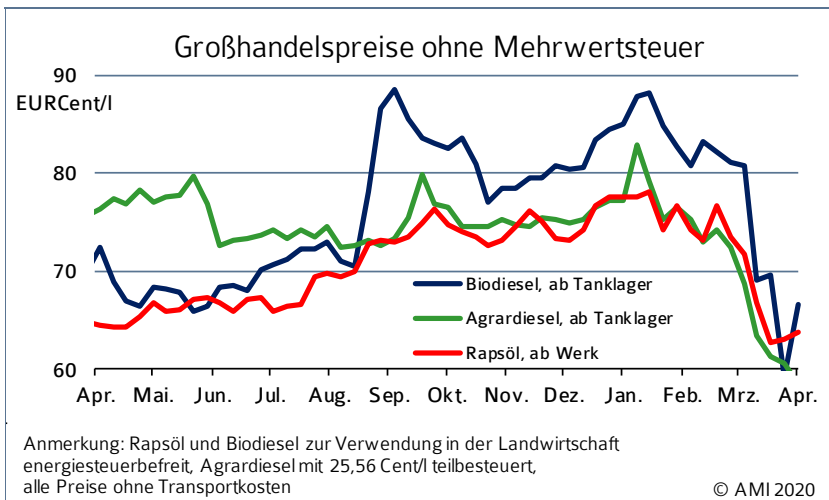
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 01.04.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	366	220	703	582
Vorwoche	351	210	695	546

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Die Rohölkurse haben infolge der negativen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Weltwirtschaft und die globale Rohölnachfrage im März weiter deutlich an Wert verloren. Hinzu kommt der Preiskampf zwischen Russland und Saudi-Arabien, die deshalb ihre Ölförderung hochhalten oder sogar weiter ausbauen. Steigendes Angebot trifft auf schwächere Nachfrage und hat die Notierungen auf Monatsicht um 56 % nach unten gedrückt. An den Dieselpreisen geht das nicht vorüber – sie haben fast 8 % verloren.

Verbrauch

Biodiesel

Im Januar 2020 wurde in Deutschland die Gesamtmenge von 221.700 t Biodiesel zur Beimischung im Dieselmotorkraftstoff eingesetzt, was einer Steigerung von 10 % gegenüber dem Vormonat entspricht und die Beimischungsmenge vom Januar 2019 sogar noch deutlicher um fast 15 % übertrifft. Der Einsatz von Dieselmotorkraftstoff ist gleichzeitig zurückgegangen; 2,71 Mio. t sind 0,6 % weniger als im Vormonat und 1,8 % weniger als im Januar 2019. Dadurch hat sich der Beimischungsanteil im Vergleich zum Vormonat kräftig um 0,7 Prozentpunkte auf 7,6 % erhöht und damit das höchste Niveau seit Oktober 2011 erreicht. Diese Zahlen passen zur Marktlage im Januar 2020, als Biodieselanbieter in Deutschland von einer, für die Zeit kurz nach dem Jahreswechsel, ungewöhnlich hohen Nachfrage nach Biodiesel berichteten, die auch zu kräftigen Preissteigerungen führte.

Bioethanol

Auch der Bioethanoleinsatz hat sich im Januar 2020 deutlich erhöht. An Bioethanol im ETBE wurden 8.250 t verbraucht und damit fast 30 % mehr als im Vormonat sowie fast 9 % mehr als im Januar 2019. Zur Beimischung wurden 93.690 t eingesetzt, was einer Steigerung von 4,7 % zum Vormonat und von 2 % zum Vorjahresmonat entsprach. Aufsummiert übertraf der Bioethanolverbrauch im Januar 2020 den Vormonat um 6,3 %. Zugleich wurde jedoch weniger Ottokraftstoffverfahren. Ähnlich der Situation beim Biodiesel trieb das den Beimischungsanteil von Bioethanol im Ottokraftstoff umso deutlicher nach oben, 7 % entsprechen einer Steigerung von 0,6 Prozentpunkten im Vergleich zum Vormonat, reichen aber an die Beimischungsrate von vor einem Jahr nicht heran.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2020

in 1.000 t

	Jan.	2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	221,7	193,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.713,9	2.713,9	2.769,7
Biodiesel + Diesel	2.935,7	2.935,7	2.962,6
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,6	6,5
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,2	7,6
Bioethanol Beimischung	94,0	94,0	92,1
Summe Bioethanol	102,2	102,2	99,7
Ottokraftstoffe	1.357,8	1.357,8	1.262,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.460,0	1.460,0	1.361,9
Anteil Bioethanol in %	7,0	7,0	7,3

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Schlaglichter

Klimaschutz beginnt im Fahrzeugtank – mit nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen

UFOP: Wann beendet das Bundesumweltministerium die Palmöl-Verwendung?

Die UFOP kritisiert mit Nachdruck die kürzlich von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) veröffentlichte Behauptung, dass Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse generell keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Denn diese undifferenzierte Feststellung zielt auch auf in Deutschland und in der Europäischen Union angebaute Rohstoffe, die zugleich die Anforderungen der guten fachlichen Praxis erfüllen müssen. Insbesondere der Raps als einzige in Getreidefruchtfolgen etablierte Blühpflanze ist der mit Abstand wichtigste Lieferant für gentechnikfreies Futterprotein.

Die UFOP kritisiert, dass die DUH in ihrer Kritik nicht sachgerecht zwischen den Kulturarten differenziert und die Palmölplantagenwirtschaft als großflächige Monokultur mit dem Anbau von Raps vergleicht, der im Fruchtwechsel nur alle vier Jahre auf derselben Fläche angebaut werden kann. Die in diesem Zusammenhang zitierte Studie offenbart das unzureichende Grundwissen zum Pflanzenbau und die bekannten Wechselwirkungseffekten, stellt die UFOP fest.

Biokraftstoffe aus Raps haben ein natürlich begrenztes Anbau- und damit Substitutionspotenzial. Die UFOP betont, dass durch die bei der Verarbeitung anfallende Proteinkomponente zugleich eine wichtige Wertschöpfung und regionale Bindung an die Rohstoffherkunft entstehe. Diese ist ablesbar an der auf vielen Milchprodukten zu findenden Kennzeichnung „ohne Gentechnik“. In Deutschland ist Rapsschrot seit 2015 die mengenmäßig wichtigste Proteinquelle und wird als Beimischung auch in der Schweine- und Geflügelfütterung eingesetzt. Dies ist ein Beispiel für eine vernetzte Bioökonomie, indem neben der Wertschöpfung im Kraftstoffsektor als Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs auch ein Ersatz von importierter Soja in der Tierfütterung generiert wird. Diese Tatsache wird in den zitierten Modellen zur Bestimmung der indirekten Landnutzungsänderungen nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt.

Die EU-Kommission habe diese Studien zwar als Grundlage für die Bewertung der Biomasserohstoffe herangezogen, aber nicht für die Schaffung der aktuellen gesetzlichen Regelung, unterstreicht die UFOP. Die DUH informiere in ihrer Pressemeldung daher nur unzureichend über



die aktuelle Rechtslage. Denn es fehle der Hinweis, dass die EU-Mitgliedsstaaten im Jahr 2020 die Delegierte Verordnung EU 2019/807 der EU-Kommission zur Bestimmung der Rohstoffe mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen umsetzen müssen. Darin ist geregelt, dass die Verwendung von Biokraftstoffen aus Palmöl auf Basis der im Jahr 2019 verbrauchten Menge ab 2024 bis spätestens 2030 nicht mehr für die Anrechnung auf Quotenvorgaben in Verkehr gebracht werden dürfen. Hier schließt sich die UFOP ausdrücklich der Forderung der DUH an, die Palmölverwendung jetzt auslaufen zu lassen. Die UFOP vermisst daher in der Mitteilung der DUH den Appell an Bundesumweltministerin Svenja Schulze, endlich eine gesetzliche Regelung vorzulegen. Die französische Regierung habe bereits gehandelt und habe Biokraftstoffe aus Palmöl ab Januar 2020 von der Steuerbegünstigung ausgeschlossen.

RAPS-Artikel über die Auswirkungen des Klimaschutzgesetzes auf die Landwirtschaft

Am 18. Dezember 2019 trat das Klimaschutzgesetz in Kraft. Entsprechend groß ist die Druckkulisse, vor allem schnell wirksame sektorspezifische Maßnahmen umzusetzen. Im Mittelpunkt steht für die Landwirtschaft die Frage nach dem „Wie“

und hier besonders die kritische Diskussion mit dem Bundeslandwirtschafts- und -umweltministerium über die geänderte Düngeverordnung zur Vermeidung von andernfalls täglich fällig werdenden Strafzahlungen von 850.000 EUR. Der Beitrag

ist in der Fachzeitschrift Raps, Ausgabe 01/2020 erschienen.

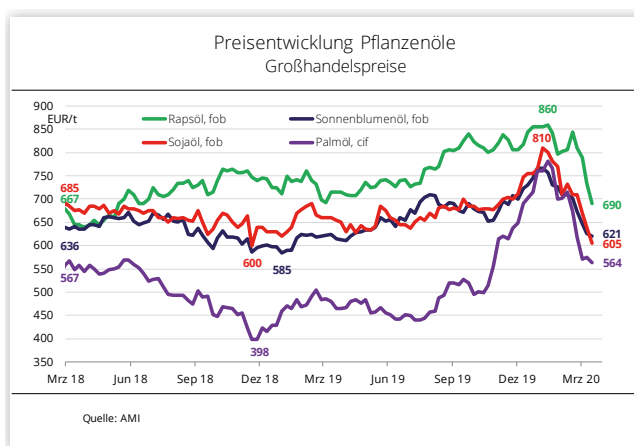
[Lesen Sie hier den dreiseitigen Artikel als Download.](#)

Schlaglichter

Pflanzenölpreise unter Corona-Druck

Die Ausbreitung des Coronavirus hat insbesondere die globalen Rohölpreise und Pflanzenölpreise auf Talfahrt geschickt.

An den Pflanzenölmärkten geht es derzeit ausgesprochen ruhig zu. Die Corona-Pandemie erzeugt Druck an den Finanz- und Rohstoffmärkten und zieht auch die Kassapreise für Ölsaaten und Nachprodukte nach unten. Vor allem Rohöl hat mit dem Streit zwischen der OPEC und Russland wegen Diskrepanzen um die Fördermengen kräftig verloren. Infolge der Corona-Krise machen sich die Maßnahmen zur Einschränkung des öffentlichen Lebens bei der Nachfrage nach Kraftstoffen bemerkbar. Kommunen



reduzieren den öffentlichen Personennahverkehr; stark abgenommen haben der straßengebundene Güterverkehr, die Bauwirtschaft und die Anzahl der Pendler. Der Dieselsatz ist international stark rückläufig. In gleichem Maße nimmt die Nachfrage bzw. der Einsatz von Biodiesel als Beimischungskomponente und schließ-

lich die Nachfrage der Biodieselhersteller nach Pflanzenöl ab.

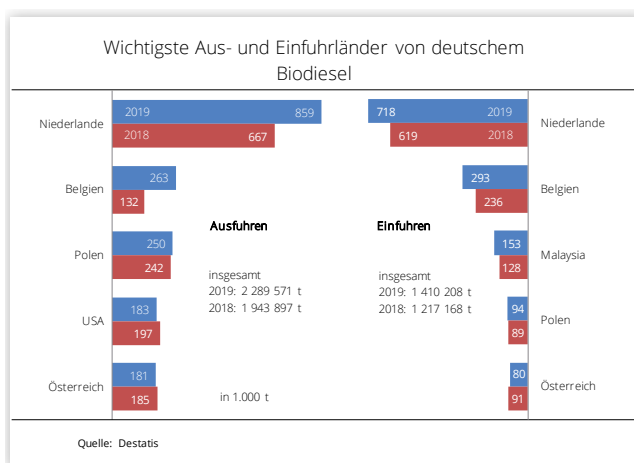
Rapsöl kostete zuletzt 690 EUR/t und hat sich damit innerhalb eines Monats um mehr als 18% vergünstigt, Sojaöl erzielt mit 605 EUR/t fast 15% weniger, nicht zuletzt, weil Soja- und Rapskurse in Chicago bzw. Paris deutlich nachgegeben haben. Sonnenblumen- und Palmöl verzeichnen Rückgänge von 11,5 und 16% gegenüber dem Vormonat. Letzteres erhält seine Impulse im Wesentlichen vom internationalen Terminmarkt, an dem sich der Einbruch der malaysischen Palmölexporte von geschätzten 20% im März 2020 als Belastungsfaktor erweist.

Niederlande bleiben Hauptabnehmer von deutschem Biodiesel

Im vergangenen Jahr hat Deutschland rekordhohe Mengen an Biodiesel exportiert. Während Polen vor zwei Jahren noch das zweitwichtigste Exportziel war, hat sich Belgien 2019 auf diesen Platz vorgeschoben.

Im Kalenderjahr 2019 kletterte der deutsche Außenhandel mit Biodiesel sowohl bei den Einfuhren als auch bei den Ausfuhren auf Rekordhöhe. Die Exporte wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um 18% auf über 2 Mio. t gesteigert. Bei den Importen lässt sich ein Zuwachs von 16% auf 1,4 Mio. t verzeichnen.

Deutschland hat 2019 nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesell-



schaft (mbH) rund 859.000t Biodiesel an die Niederlande verkauft. Die zweitgrößte Menge ging an Belgien, das sich mit 263.000t auf Rang zwei schob. Im Vorjahr lag Belgien noch auf Platz drei hinter Polen. Das Land hat seine Nachfrage damit gegenüber Vorjahr verdoppelt. Von den Beneluxstaaten wird die

Ware über die Häfen an Nicht-EU-Staaten verteilt. Drittgrößter Abnehmer von deutschem Biodiesel war Polen, das seinen Bedarf in den vergangenen drei Jahren stetig auf 250.000t gesteigert hat.

Die Biodieselimporte Deutschlands beliefen sich im Jahr 2019 auf 1,4 Mio. t. Der Großteil der Einfuhren kam mit rund 1 Mio. t über die Niederlande und Belgien. Das waren rund 18% mehr als im Vorjahr. Die Ware stammt aber nicht nur aus den Beneluxländern, sondern hauptsächlich aus Drittstaaten. Drittgrößtes Lieferland war Malaysia mit 153.000 t, das waren fast 20% mehr als im Vorjahr.

Schlaglichter

Klimaschutz im Verkehr – Biokraftstoffe als Chance

Das Klima muss geschützt werden und die Zielvorgaben für den Klimaschutz 2030 und 2050 erfordern ein schnelles und entschlossenes Handeln. Schon heute ist klar, dass es auf unseren Straßen keinen Königsweg zur CO₂-reduzierten Mobilität gibt und zur CO₂-freien schon gar nicht. Und gleich vorab: Das Heil liegt weder in der Hoffnung auf eine flächendeckende E-Mobilität aus grünem Strom noch in einem entschlossenen „Weiter so wie bisher“, weil Deutschland ohnehin nur 2 Prozent zu den globalen Emissionen beiträgt.

Bei der Mobilität muss zunächst folgende Grundsatzfrage beantwortet werden: Kaufen wir uns alle – egal ob in der Stadt oder auf dem Land – rasch neue Elektroautos und hoffen wir auf grünen Lade-Strom vor der Tür, lange Reichweiten im Winter und darauf, dass unsere neuen E-Autos noch lange ihren Wert erhalten? Oder wollen wir unsere alten Autos mit Verbrennungsmotor noch etwas behalten und vielleicht gar noch ein neues Auto mit Verbrennungsmotor kaufen? Ja, warum denn nicht? Der Verbrennungsmotor an sich ist nicht klimaschädlich und die Automobilindustrie ist schließlich Motor unseres Wohlstands, zumindest ein Teil davon. Und ohne Wohlstand gibt es auch keinen Sozialstaat. Klimaschädlich ist allein der fossile Kraftstoff. Wenn man es ganz genau nimmt, natürlich auch die Autoherstellung. Das gilt aber gleichermaßen für E-Autos und ihre Batterien.

Gute Ideen für die Zukunft gibt es bereits. Kraftstoffe aus Kohlendioxid und Strom, die sogenannten Power-to-X oder E-Fuels. Damit würde das CO₂ dort genutzt, wo es entsteht. Es würde zum Rohstoff. Die Stahl- und die Zementindustrie sind hier nur zwei Beispiele. Biogasanlagen liefern ebenfalls Kohlendioxid zuhauf. Für E-Fuels spielt es keine Rolle, ob das CO₂ grün ist oder nicht. Hier wird fleißig und erfolgreich geforscht. Es wird wohl noch etwas dauern, bis E-Fuels den Markt durchdringen und im Verbrennungsmotor klimafreundlich verbrennen. Sehr wichtig ist, dass diese Forschung gefördert und vorangetrieben wird. Nur weil eine Technologie noch nicht am Markt ist, bedeutet das noch lange nicht, dass sie nicht funktioniert.

Biodiesel kann aus frischen Pflanzenölen – in Deutschland vornehmlich Rapsöl –, aber auch aus Altspeiseölen oder Altfetten hergestellt werden. Die entstehenden Produkte sind gut geeignet, dem Diesel beigemischt zu werden. Pflanzenöle, Altspeiseöle oder auch tierische Fette können alternativ mit Wasserstoff behandelt werden und führen dann zu Komponenten, die chemisch kaum noch von fossilen Kraftstoffen zu unterscheiden sind. All diese Produkte tragen ganz erheblich zum Klimaschutz bei und haben den unschlagbaren Vorteil, dass man sie problemlos mit Dieselmotoren mischen kann. Fahrzeuge müssen nicht umgerüstet und Tankstellen nicht neu errichtet werden.



Prof. Dr. Jürgen Krahl (Quelle: „BBE / Andreas Burkhardt“)

Gleiches gilt für Ethanol, das derzeit zu 10 Prozent dem Benzin beigemischt werden darf. Höhere Beimischungen sind erfolgreich erprobt. Auch andere Alkohole sind denkbar.

Biokraftstoffe helfen nicht allein, aber sie sind jetzt und heute verfügbar und ihre Kapazität kann nachhaltig und vor allem schnell gesteigert werden, um Klimagas zu vermeiden. Wir sollten und müssen alles nehmen, was wir an Klimaschutzmaßnahmen bekommen können. Nur nachhaltig muss es sein!

Prof. Dr. Jürgen Krahl, Präsident der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe und Vorsitzender der UFOP-Fachkommission Biokraftstoffe und Nachwachsende Rohstoffe

Text erschienen als Vorwort im Magazin „raffiniert“, Ausgabe 01/2020.

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.