

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE.....2

- Raps
- Rapsöl
- Rapsschrot
- Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise halten das Niveau von 370 EUR/t.
- Terminkurse nach kurzzeitiger Schwäche wieder im Aufwind.
- Rapsverkäufe der Erzeuger wie ein Strohfeuer.
- Nachfrage der Ölmühlen nach Inlandsraps bleibt verhalten.
- US-Sojaernte geht zügig voran, brasilianische Farmer hohlen Aussaat-Rückstände auf.

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot und -expeller verzeichnen deutliche Preissteigerungen, unterstützt durch festes Sojaschrot.
- Nachfrage auf hohem Preisniveau sehr zurückhaltend.

Pflanzenöle

- Rapsölpreise zuletzt schwächer; es mangelt an Nachfrage aus der Biodieselindustrie.

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage ruhig bis stetig, erneuter Corona-Lockdown lässt Beimischer vorsichtig und nur kurzfristig agieren.
- Corona-Sorgen belasten Rohölnotierungen erneut; auch die Mineraldieselpreise legten Ende Oktober den Rückwärtsgang ein.

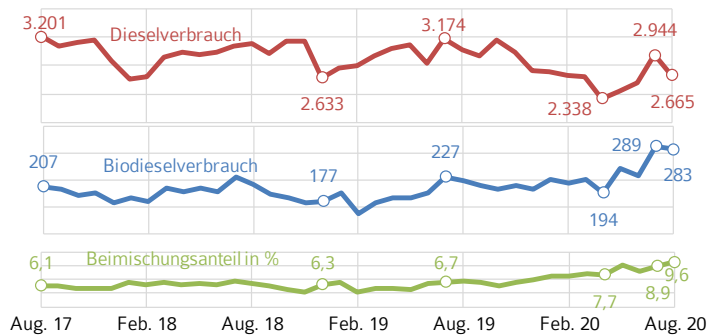
Preistendenzen

Mittelwerte	45. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	369,81	373,39	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	390,00	389,00	↗
Rapsöl	780,00	790,00	↘
Rapsschrot	252,00	253,00	↘
Rapspresskuchen*	269,00	266,00	↗
Paris Rapskurs	58,03	49,77	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	125,34	126,40	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	100,89	102,10	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	39,15	37,39	↗

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

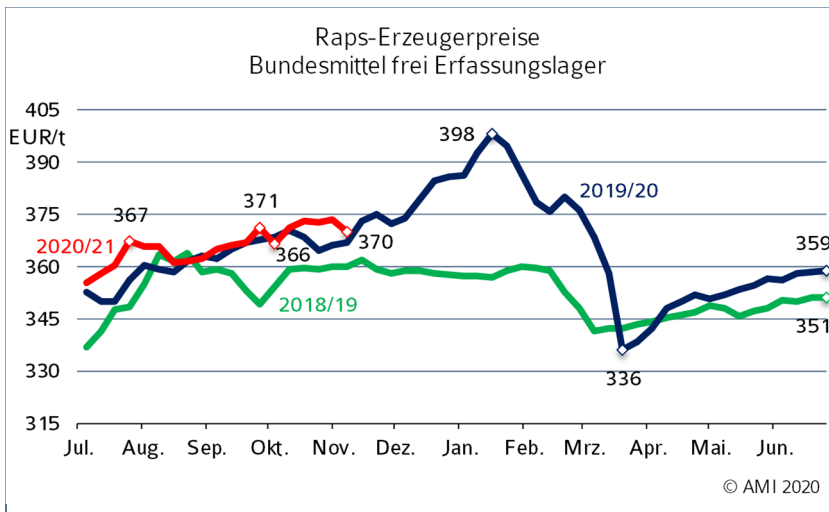
Grafik der Woche

Verbrauch von Diesel und Biodiesel
in 1.000 t



Quelle: Bafa

Marktpreise



Raps

Im Oktober waren die Rapspreise von kräftigem Auftrieb gekennzeichnet, der allerdings nicht anhält. Ende des Monats sackten die Erzeugerpreise auf 370 EUR/t ab. Marktteilnehmern zufolge wurden in der zweiten Oktoberhälfte von Rapsproduzenten größere Partien der Ernte 2020 verkauft und auch bereits erste Kontrakte ex Ernte 2021 abgeschlossen. Diese Marktbelegung ist nun wieder vorüber. Wenn aktuell Ware bewegt wird, dann handelt es sich häufig um Importraps aus dem Baltikum und der Ukraine, der nach wie vor regelmäßig in deutschen Häfen entladen wird.

Rapsöl

Am Rapsölmarkt stehen die Preise unter leichtem Druck, da es im Moment an zugkräftiger Nachfrage der Biodieselproduzenten mangelt. Dazu trägt der erneute Corona-Lockdown in Deutschland und die Unsicherheit um die weitere Entwicklung bei. Demgegenüber verteuerte sich zuletzt Palmöl gegenüber Vormonat. Das steht in Zusammenhang mit den jüngsten Entwicklungen in den größten Produktionsländern. In Indonesien und Malaysia besteht wegen des Corona-Lockdowns ein Mangel an ausländischen Gastarbeitern, was die Produktion einschränkt.

Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller haben sich in den vergangenen Wochen deutlich befestigt. Anfang November wurden 269 EUR/t fob Nordostdeutschland aufgerufen, 26 EUR/t mehr als vier Wochen zuvor. Auch Rapsschrot hat sich befestigt und erreichte zwischenzeitlich 275 EUR/t im Bundesdurchschnitt. Unterstützung fanden die Preise in den deutlich gestiegenen Forderungen für Sojaschrot. Hinsichtlich der Nachfrage blieb es indes ruhig. Vielen Mischfutterherstellern ist Rapsschrot derzeit zu teuer.

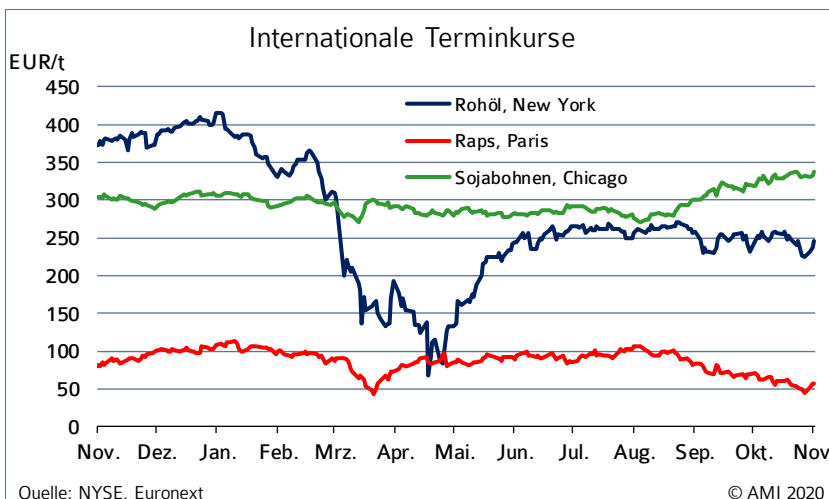
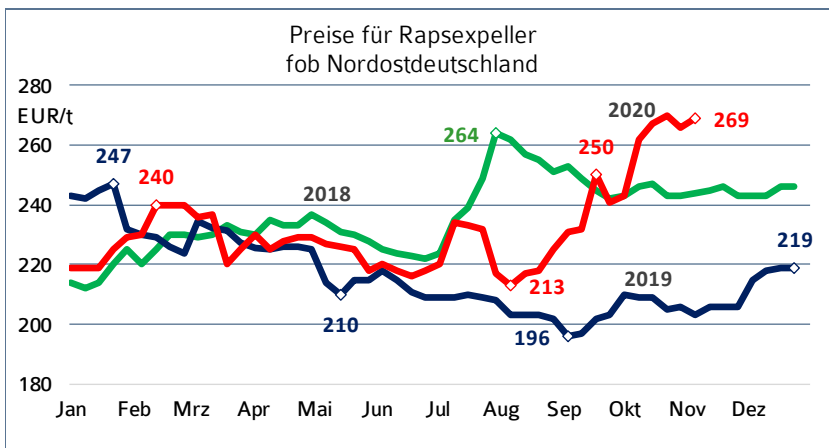
Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte steht seit Wochen Rapsmethylester bei den Käufern im Fokus, weil der die bessere Winterfestigkeit aufweist. Ein Nachfrageschub lässt allerdings auf sich warten, dennoch geben die Forderungen nicht nach.

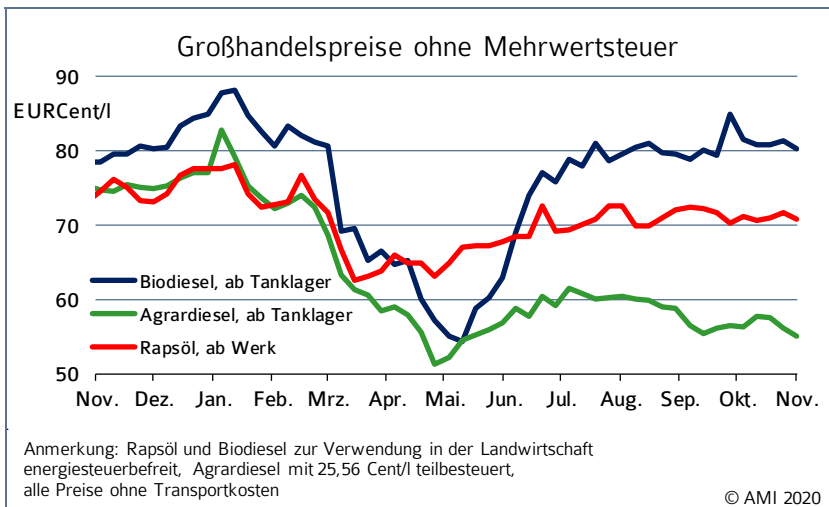
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 04.11.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2019 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	390	252	780	693
Vorwoche	389	253	790	664

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



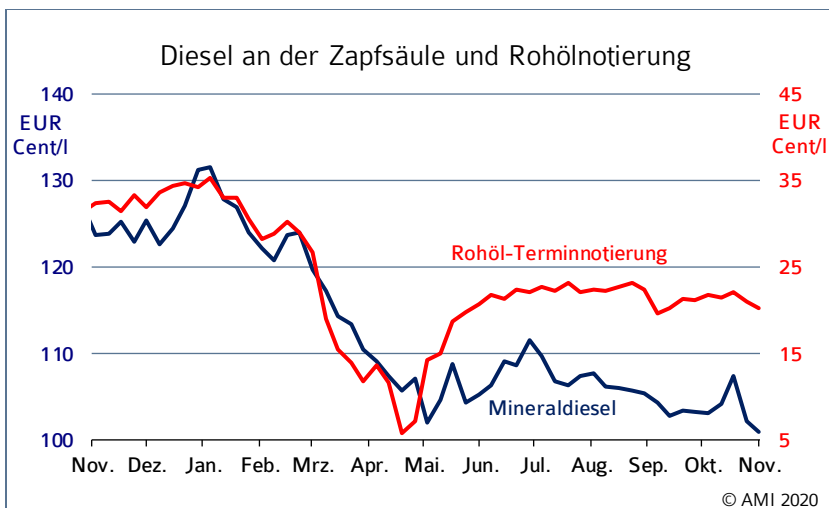
Tankstellenpreise

Die Preise für mineralischen Diesel befestigten sich und erreichten im Oktober ein Zweimonatshoch. Das konnte jedoch nicht gehalten werden. Schwächetendenz kam unter anderen vom internationalen Rohölmarkt. Die Notierungen werden vor allem von die steigenden Corona-Fallzahlen belastet, die in mehreren Staaten zu Lockdown-Maßnahmen führen und die Rohölnachfrage verringern.

Verbrauch

Biodiesel

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Diesel hat sich im August weiter erhöht. Mit 9,6 % wird sogar das bisherige Spitzenniveau von 9,1 % vom Mai 2020 übertroffen. Im August wurden mit 282.600 t zwar 2,2 % weniger Biodiesel zur Beimischung verbraucht als im Juli, doch der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff hat sich um 9,5 % auf 2,67 Mio. t noch wesentlich stärker verringert. Ein ganz anders Bild zeigt der Vergleich der Verbrauchszahlen im August 2020 gegenüber Vorjahresmonat: An Biodiesel wurden gut 29 % mehr verbraucht, an Dieselmotorkraftstoff fast 12 % weniger. Im Beimischungsanteil zeigt sich die Veränderung besonders deutlich: Im August 2020 wurden 9,6 % Biodiesel beigemischt, im Vorjahresmonat waren es dagegen nur 6,7 %.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2020

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	kumuliert	
									2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	212,7	222,0	194,3	242,2	227,7	288,8	282,6	1.921,8	1.493,2
Dieselmotorkraftstoffe	2.713,9	2.665,2	2.637,8	2.337,9	2.431,6	2.564,1	2.944,3	2.665,4	21.102,9	23.735,7
Biodiesel + Diesel	2.935,7	2.877,9	2.859,8	2.532,3	2.673,8	2.791,9	3.233,1	2.947,9	23.024,7	25.229,0
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,4	7,8	7,7	9,1	8,2	8,9	9,6	8,3	5,9
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,8	11,4	10,3	10,0	12,5	16,0	13,5	90,8	58,8
Bioethanol Beimischung	94,0	86,7	73,6	50,5	79,3	81,2	96,7	91,5	653,1	688,7
Summe Bioethanol	102,2	95,5	85,0	60,8	89,2	93,7	112,7	105,0	743,9	747,5
Ottomotorkraftstoffe	1.357,8	1.279,3	1.183,3	904,6	1.093,7	1.206,4	1.449,9	1.364,3	9.827,9	11.181,3
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.460,0	1.374,8	1.268,3	965,4	1.182,9	1.300,1	1.562,5	1.469,3	10.571,8	11.928,8
Anteil Bioethanol in %	7,0	6,9	6,7	6,3	7,5	7,2	7,2	7,1	7,0	6,3

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol hat sich im August 2020 verringert. Im ETBE kamen mit 13.500 t rund 15 % weniger zum Einsatz, zur Beimischung mit 91.500 t gut 5 % weniger als im Vormonat. Der Bioethanol-Verbrauch insgesamt reduzierte sich um knapp 7 % auf 105.000 t. Doch auch der Verbrauch von Ottomotorkraftstoff sank: Mit 1,36 Mio. t kamen im August fast 6 % weniger zum Einsatz. Der Anteil von Bioethanol zur Beimischung im Ottomotorkraftstoff hat sich deshalb nur marginal von 7,21 auf 7,15 % verringert.

Schlaglichter

CO₂-Bepreisung und THG-Quote im Gleichschritt voranbringen

UFOP-Position zur Verabschiedung der Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) im Bundestag – Bepreisung kostet der Landwirtschaft bis 2026 ca. 1,1 Mrd. EUR

Auf grundsätzliche Zustimmung stößt der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 08.10.2020 zur Erhöhung der CO₂-Bepreisung ab 2021 bei der UFOP. Der Verband vermisst jedoch einen umfassenden Ansatz zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors und fordert die gleichzeitige schrittweise Erhöhung der Treibhausgas-Quote von aktuell 6 % auf 16 % in 2030. Der Verband erneuert damit seine Kritik an dem in der vergangenen Woche bekannt gewordenen, mutlosen Gesetzesentwurf des Bundesumweltministeriums zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Dieser sieht eine Erhöhung auf lediglich 7,25 % erst ab 2026 vor.

Die Bundesregierung erwartet als Ergebnis des schrittweisen Anstiegs der CO₂-Bepreisung von umgerechnet etwa 6,6 Cent je Liter Dieselmotorkraftstoff ab 2021 auf 17,2 Cent je Liter im Jahr 2026 Lenkungseffekte, die unter anderem durch die Verteuerung fossiler Kraftstoffe zu einem sparsameren Umgang führen und damit zum Klimaschutz beitragen sollen. Für die Landwirtschaft bedeute dies Mehrkosten beim Dieselmotorkraftstoff von etwa 1,1 Milliarden Euro bis 2026, stellt die UFOP fest.

Die UFOP begrüßt es, dass dem Treibhausgas CO₂ durch das BEHG ein grundsätzlich notwendiger Preis gegeben wird. Die Förderunion kritisiert jedoch mit Nachdruck, dass die Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz eine Deckelung bei Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse vorsehe. Die Klimaschutzpolitik der Bundesregierung sei insgesamt

widersprüchlich und werde teilweise von Technologiezielen begleitet, die im Verpflichtungszeitraum nicht erfüllbar seien. Angesichts des enormen Zeitdrucks in der Verpflichtungsperiode 2021 bis 2030, das Klimaschutzziel gerade im Verkehrssektor zu erreichen, müssten alle und vor allem alle heute verfügbaren Optionen zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors ausgeschöpft werden. Die E-Mobilität wird dies alleine nicht schaffen, da seien sich die Experten einig, unterstreicht die UFOP.

Die UFOP bekräftigt, dass seit der Einführung der Treibhausgasminderungsverpflichtung bzw. der Biokraftstoffbeimischung heute bereits eine CO₂-Bepreisung bei Kraftstoffen stattfinde. Die THG-Quote habe zu erheblichen Effizienzgewinnen bei der Treibhausgaseinsparung geführt, sodass mit weniger Biokraftstoff mehr Klimaschutz erreicht werde. Der „Mehrpreis“ für diese CO₂-Minderungsleistung ist im Kraftstoffpreis eingepreist. Dieser falle bei aktuellen Dieselpreisen von 99 Cent je Liter an der Tankstelle nicht ins Gewicht.

Bemerkbar mache sich diese CO₂-Bepreisung jedoch, wenn die von Biokraftstoffen im Jahr 2018 erbrachte

CO₂-Minderung von 9,5 Millionen Tonnen CO₂-Äq. mit einem CO₂-Preis im Emissionshandel von etwa 22 Euro je Tonne hochgerechnet werde. Die heutige CO₂-Minderung durch Biokraftstoffe entspricht demnach etwa 200 Millionen Euro, die nicht für den Zukauf von Emissionsrechten aus dem Bundeshaushalt ausgegeben werden müssten. Dieses „Einsparpotenzial“ könne weiter gesteigert werden, wenn nach einer schrittweisen Erhöhung der THG-Quote ein technologie- und rohstoffoffener Wettbewerb von Antrieben und Rohstoffen die Erfüllung der Vorgaben regelt. Ist die Vorgabe hoch genug, werden alle Optionen zum Zug kommen. Die UFOP erwartet daher als Ergebnis der noch folgenden Ressortabstimmung innerhalb der Bundesregierung einen ambitionierten Entwurf zur Änderung des BImSchG.

Der Gesetzgeber müsse aber die Spielregeln für einen fairen Wettbewerb aufstellen, damit insbesondere die ambitionierten Anforderungen an die Nachhaltigkeit für sämtliche Dekarbonisierungsoptionen auch in Drittstaaten verbindlich gelten. Diese müssten dann auch wirksam geprüft werden, betont die UFOP.



photoschmidt/Shutterstock.com

Schlaglichter

Beimischungsanteil in Dieselkraftstoff weiter gestiegen

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Dieselkraftstoff hat sich im August weiter erhöht. Mit 9,6% wurde sogar das bisherige Spitzenniveau von 9,1% vom Mai 2020 übertroffen.

Im August 2020 wurden 282.600t Biodiesel und damit 2,2% weniger gegenüber dem Vormonat beigemischt. Gleichzeitig verringerte sich der Dieselverbrauch um 9,5% auf 2,67 Mio.t. Der Gesamtverbrauch von Diesel und Biodiesel von 2,95 Mio.t sank um 8,8%, der Biodieselanteil am Gesamtverbrauch stieg auf 9,6%. Ein Vergleich mit dem Vorjahresmonat von 218.400t Biodiesel verdeutlicht den Zuwachs um etwa 23%. Der Beimischungsanteil lag seinerzeit nur bei 6,7%.

Die UFOP weist darauf hin, dass das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in ihrer Statistik unter dem Produkt Biodiesel auch die beigemischten Mengen an Hydriertem Pflanzenöl (HVO) summiert. Die Norm für Dieselkraftstoff DIN EN 590 begrenzt die Beimischung von Biodiesel bzw. Fettsäuremethylester auf 7 Volumenprozent. Die Differenzmenge ist HVO, die dem Diesel

beigemischt wird. Ob und in welchen Mengen Erdölraffinerien pflanzliche Öle und Fette bei der Kraftstoffherstellung mitverarbeiten (sogen. Co-processing) sei nicht bekannt, betont die UFOP. Diese Option für die Erfüllung der Treibhausgas-Minderungsquote (THG-Quote) entfalle nach der bestehenden gesetzlichen Regelung Ende 2020.

Die UFOP sieht sich grundsätzlich in ihrer Verbrauchsschätzung vom Juli 2020 bestätigt, als eine Menge von 2,6 Mio.t Biodiesel (incl. HVO) erwartet wurde. Das Quotenjahr 2020 bestätige, dass sogar eine um 2% auf 6% sprunghaft gestiegene THG-Quote erfüllt wird, auch wenn eine Quotenübertragung für das Verpflichtungsjahr 2020 nicht möglich ist. Technologieoffenheit ist die alles entscheidende Voraussetzung, die nun weiterentwickelt werden müsse, stellt die UFOP fest.

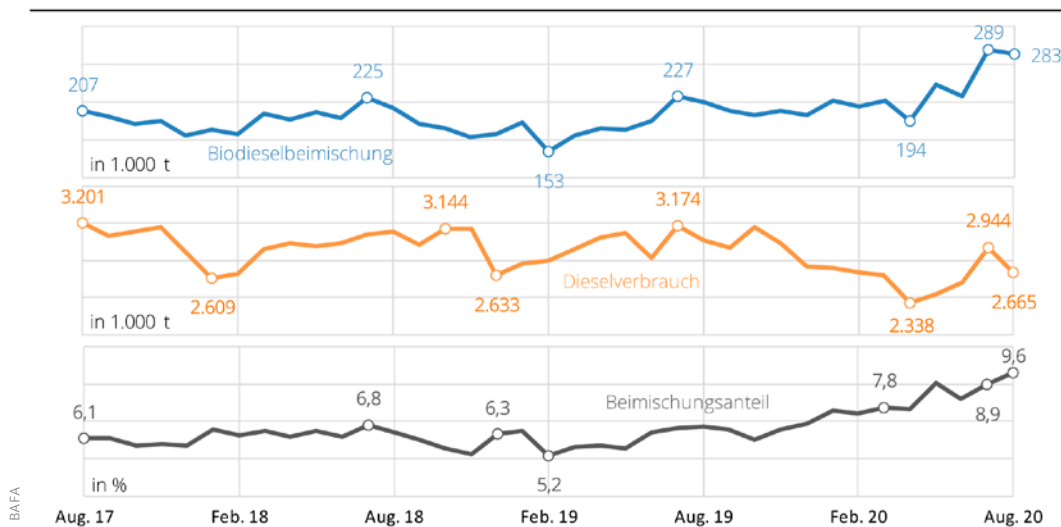
Der Verband erinnert deshalb an die Forderung, die THG-Quote ab 2020 schrittweise auf 16% in 2030 zu erhöhen. Der Verband erteilt damit erneut eine deutliche Absage an den vom Bundesumweltministerium vorgelegten Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote. Dieser Entwurf sehe ein Einfrieren

der Verpflichtung von 6% bis zum Jahr 2025 vor. Ein Anstieg (auf 7,25%) sei erst für 2026 vorgesehen. Das BMU verkenne den akuten Handlungsdruck, alle bereits heute bestehende Erfüllungsoptionen mobilisieren zu müssen, damit das Klimaschutzziel im Verkehrssektor in 2030 überhaupt erreicht werden kann.

Es sei nicht mehr nachvollziehbar, wenn die EU-Kommission und das Europäische Parlament über eine Minderung der Treibhausgas-Emissionen von 55% bis 60% diskutierten und das Bundesumweltministerium gleichzeitig die Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs in den bestehenden Fahrzeugflotten einfriere. Es sei unverantwortlich, dass das Bundesumweltministerium fünf Jahre für den Klimaschutz verstreichen lasse. Außerdem ignoriere es den Willen der Kraftstoffwirtschaft, diese Herausforderung anzunehmen, ganz im Sinne des Aktionsbündnisses Klimaschutz des BMU, kritisiert die UFOP mit Nachdruck.

Ein technologieoffener Ansatz unter Berücksichtigung der nachhaltig zur Verfügung stehenden Biomasse aus der Landwirtschaft sei die Grundlage, bereits heute einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und gleichzeitig dringend notwendige Wertschöpfungs- und damit Einkommenspotenziale für die Landwirtschaft und den Ländlichen Raum insgesamt zu heben. Das Bundesumweltministerium müsse endlich einen Weg einschlagen, der diese beiden Herausforderungen miteinander verknüpfe, fordert die UFOP.

Biodieselbeimischung und Mineraldieselverbrauch



Schlaglichter

DBV: Förderausschluss von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft gegen Klimaschutzziele

Das Bundeslandwirtschaftsministerium (BMEL) hat eine neue Förderrichtlinie zu Energieeffizienz und CO₂-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau veröffentlicht. Dazu werden in 2021 und den Folgejahren jeweils ca. 38 Mio. Euro bereitgestellt. Der DBV kritisiert, dass bei den erneuerbaren Antrieben und Motoren die Verwendung von Biokraftstoffen, Pflanzenölen und Alkoholen mit der Ausnahme von Biomethan und kaltgepresstem Rapsöl von der Förderung ausgeschlossen wird.

„Damit verschenkt die Förderrichtlinie ihr Potential, die CO₂-Emissionen durch den Ersatz von Diesel in land- und forstwirtschaftlichen Maschinen spürbar zu reduzieren. Aber genau daraus stammt heute der überwiegende Teil der energetisch bedingten Emissionen in der Landwirtschaft“, bemerkt Michael Horper, Vorsitzender des DBV-Fachausschusses Erneuerbare Energien/Nachwachsende Rohstoffe.

„Die Klimaschutzziele für die Landwirtschaft können nur erreicht werden, wenn unsere Maschinen flexibel und technologieoffen mit Pflanzenöl, Biodiesel, Biomethan oder erneuerbarem Strom betrieben werden. Der offenbar auf Druck des Bundesumweltministeriums aufgenommene Förderausschluss ist fachlich nicht nachvollziehbar, widerspricht den Zielen des Klimaschutzplanes 2030 und stützt letztlich die fossilen Energieträger“, kritisiert Horper.

MAN: ÖPNV in Oslo mit Biodiesel



Oslo verfolgt das Ziel, die CO₂-Bilanz im ÖPNV maßgeblich zu verbessern. Aus diesem Grund hat sich das norwegische Unternehmen Unibuss nun für 127 Stadtbusse vom Typ MAN Lion's City entschieden. „Wir freuen uns sehr über das Vertrauen, das uns Unibuss entgegengebracht hat. Betrieben werden die Busse mit Biodiesel. Damit passen sie perfekt in die moderne und grüne Region“, so Rudi Kuchta, Head Business Unit Bus bei MAN Truck & Bus.

Eingesetzt werden die Stadtbusse in Vestre Aker, einem nordwestlichen Stadtteil Oslos, auf Nesøya, einer kleinen Insel in der Gemeinde Asker, und in Bærum, einer Kommune in Viken in Norwegen – und damit in und um Oslo. Die ersten neuen MAN Lion's City sind bereits seit Ende Juni auf den Straßen der norwegischen Hauptstadt unterwegs. Bis Herbstbeginn konnten alle 127 Fahrzeuge in Betrieb

gestellt werden – nun bringen sie Einwohner ebenso wie Besucher der Region sicher, komfortabel und umweltschonend ans Ziel.

„Die Zusammenarbeit mit MAN hat reibungslos funktioniert. Wir sind beeindruckt, dass die Lieferung trotz der Stilllegungen von Fabriken aufgrund der Corona-Pandemie wie geplant stattgefunden hat“, sagte Øystein Svendsen, CEO von Unibuss, anlässlich der Fahrzeugübergabe.

Neben 23 MAN Lion's City GL mit einer Länge von 18,75m und 57 Sitzplätzen umfasste die Lieferung 71 Stadtbusse vom Typ MAN Lion's City L LE. Die knapp 15m langen Fahrzeuge verfügen über 49 Sitzplätze. Angetrieben werden die Gelenk- und Niederflrbusse vom Dieselmotor D2066 LUH. Zudem übergab MAN Truck & Bus 33 MAN Lion's City LE an Unibuss. Die modernen Solobusse mit einer Länge von 12m sind mit 43 Sitzplätzen

ausgestattet. Für Power auf der Straße sorgt der 290 PS (213 kW) starke Dieselmotor D0836 LOH, der ebenfalls mit Biodiesel angetrieben wird. Alle drei Bustypen erfüllen die Euro-6-Abgasnorm. „Die modernen alternativen Antriebsformen tragen nicht nur maßgeblich zu einer emissionsärmeren Stadt bei, sondern sind zudem auch besonders wirtschaftlich“, betont Kuchta. Neben Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit punkten die modernen Stadtbusse zudem mit Sicherheit und hohem Komfort.

„Wir haben uns für den MAN Lion's City entschieden, da wir und unser Kunde Ruter AS hohe Klimaziele verfolgen und diese können wir nur mit innovativen Fahrzeugen erreichen. Der Einsatz von Biodiesel verursacht bis zu 90% weniger Emissionen als herkömmlicher Diesel“, machte Øystein Svendsen deutlich. Unibuss zählt zu den umweltfreundlichsten Busunternehmen Norwegens. Seit Jahren macht sich das Unternehmen für einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr stark. Die neuen Stadtbusse aus dem Hause MAN sind ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität und einem umweltbewussten ÖPNV.

[Link zur MAN-Webseite](#)

