

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

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

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

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise überschritten vereinzelt Linie von 400 EUR/t
- Terminkurse brachten kräftig Unterstützung
- Erzeuger verkauften weiteren Raps, auch bereits ex Ernte 2021
- Nachfrage der Ölmühlen vorübergehend belebt, mittlerweile sind Lager bis Jahresende gefüllt
- Wetterlage in Brasilien gedreht, Sojaschätzung wurde angehoben, 2021 Rekordernte in Aussicht

### Ölschrote und Presskuchen

- Deutliche Preissteigerungen für Rapsschrot und -expeller
- Zurückhaltendes Angebot und feste Rohstoffmärkte stützten

### Pflanzenöle

- Rapsölpreise auf 4-Jahreshoch, deutlichsten Anstieg und Spitzenpreise zeigte im November aber Sonnenblumenöl

### Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage stetig bis lebhaft
- Rohölnotierungen profitieren von OPEC-Plänen, die Förderbegrenzung 2021 mindestens beizubehalten
- Mineraldieselpreise ebenfalls wieder im Plus

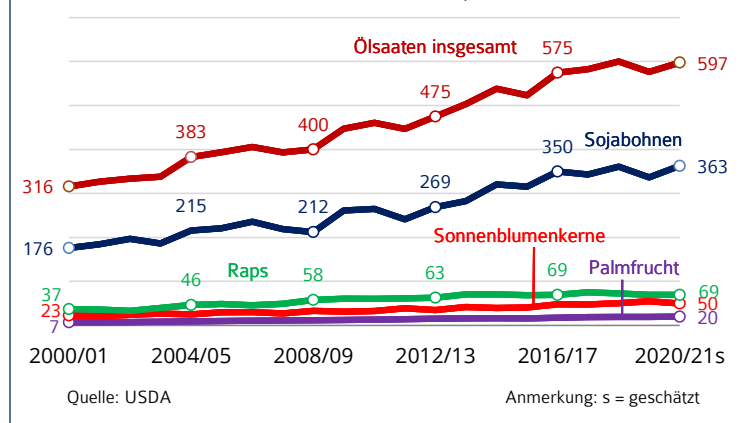
## Preistendenzen

Mittelwerte	49. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	387,71	387,78	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	413,00	413,00	→
Rapsöl	900,00	960,00	↘
Rapsschrot	269,00	283,00	↘
Rapspresskuchen*	281,00	284,00	↘
Paris Rapskurs	47,53	42,88	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	134,10	133,66	↗
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	106,98	105,06	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	45,28	45,71	↘

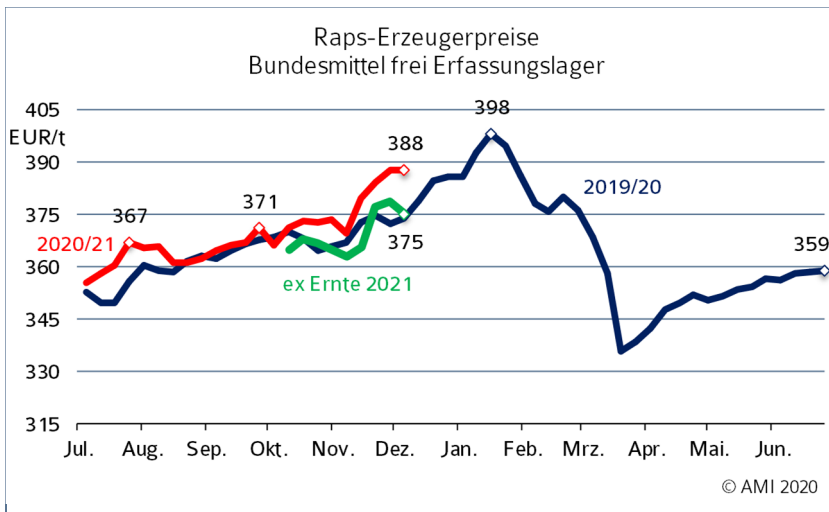
\* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

## Grafik der Woche

Globale Erzeugung von Ölsaaten  
in Mio. t



# Marktpreise



## Raps

Die Rapspreise sind im November deutlich gestiegen. Die nötige Unterstützung brachten feste Terminkurse für Raps in Paris, die von knapper EU-Versorgung und Angebotsrückgängen aus der Ukraine angetrieben wurden. Die lebhaftere Biodieselnachfrage, die sich auf Rapsmethylester fokussiert, stützte ebenfalls. Rapsproduzenten in Deutschland nutzten das hohe Preisniveau zum Verkauf altertümlicher Mengen, die Lagerbestände sollen dadurch mittlerweile stärker geräumt sein als üblich. Auch für Kontrakte ex Ernte 2021 wurde das hohe Preisniveau bereits lebhaft genutzt. Gegen Monatsende kehrte Ruhe am Rapsmarkt ein, die Preise blieben aber auf hohem Niveau stabil.

## Rapsöl

Mit 900 EUR/t fob Hamburg lagen die Rapsölpreise Anfang Dezember auf hohem Niveau, wenn auch 6 % unter Vorwochenlinie. Vier Jahre ist es her, dass Rapsöl solch ein Preisniveau erreicht hatte. Die deutliche Befestigung der Rapsnotierungen, aber auch der anderen Pflanzenölpreise brachte Unterstützung, die im November lebhaftere Nachfrage der Biodieselhersteller ebenfalls.

## Rapsexpeller

Rapsexpeller haben sich im November kräftig verteuert. Mischfutterhersteller vervollständigten ihre Vorräte bis Jahresende 2020. Die Nachfrage war zeitweise lebhaft. Gleichzeitig war das Angebot auf den vorderen Lieferterminen schon sehr begrenzt.

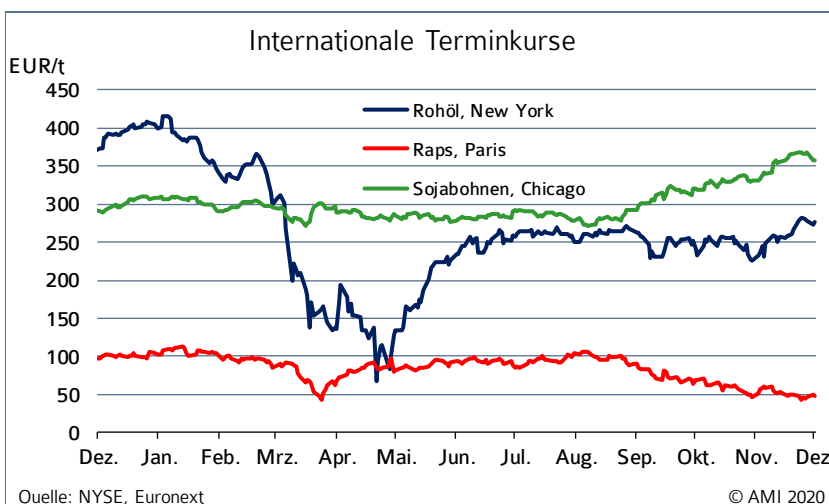
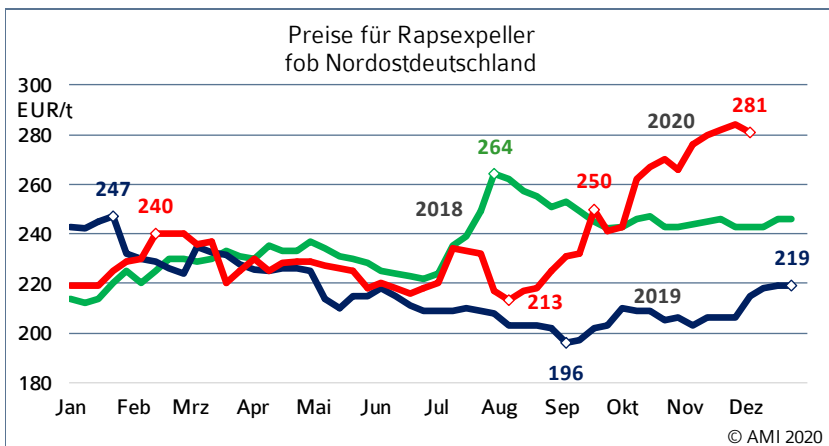
## Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für Biodiesel kletterten im November weiter nach oben. Die festen Pflanzenölpreise brachten Auftrieb. Besonders die Verteuerung des Rapsöls sorgte für Aufwind, da in den Wintermonaten Rapsmethylester bzw. UCOME auf Rapsölbasis in Deutschland zur Beimischung eingesetzt werden muss. Zudem hatte die Nachfrage in den vergangenen Wochen wieder deutlich zugelegt.

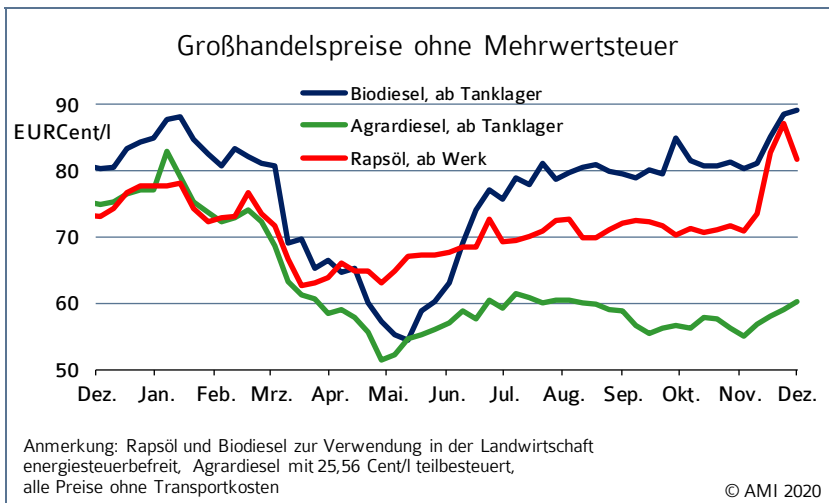
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl  
in EUR/t am 02.12.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2019 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	413	269	900	756
Vorwoche	413	283	960	723

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



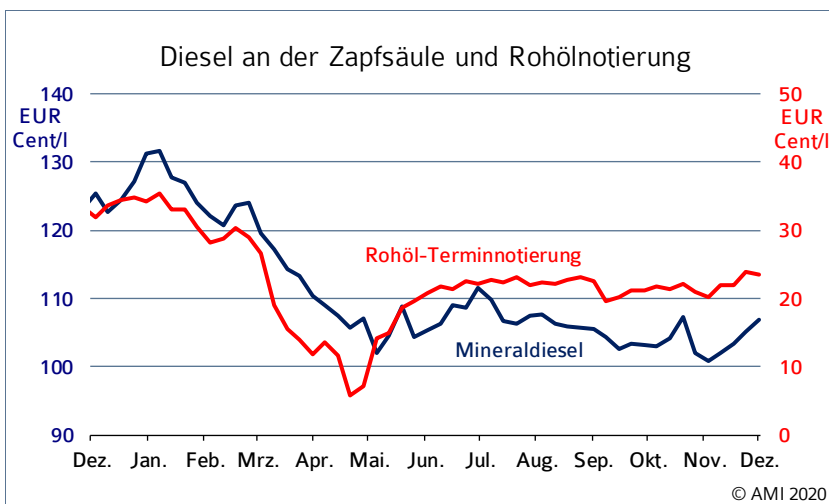
## Tankstellenpreise

Die internationalen Rohölnotierungen sind im November deutlich gestiegen. Herausragend war das Plus von 8,5 % an nur einem Handelstag. Danach ging es weiter aufwärts. Rückläufige US-Rohöllagerbestände sowie jüngste Fortschritte in den Verhandlungen um die Höhe der OPEC-Fördergrenze im kommenden Jahr stützten. Die feste Tendenz erfasste hierzulande auch die Mineraldieselpreise.

## Verbrauch

### Biodiesel

Lebhafte Biodieselnachfrage und hohe Beimischung kennzeichneten den Markt nach der ersten Corona-Welle und den Lockdown-Maßnahmen im Frühjahr 2020. Zuvor war die Beimischungsmenge mit 194.300 t auf einen Tiefstand gerutscht, der Beimischungsanteil kam immerhin auf 7,7 %, weil auch der Dieselkraftstoffverbrauch kräftig zurückgegangen war. Doch bereits ab Mai zogen Biodiesel- und Mineraldieserverbrauch wieder an. Besonders kräftig stieg die Beimischungsmenge im Sommer und der Beimischungsanteil kletterte im August 2020 erstmals über die Linie von 9 %. Im September wurden 303.300 t Biodiesel zur Beimischung eingesetzt und der Anteil kletterte sogar auf 9,7 % – in beiden Fällen wurden neue Rekordhöchststände erreicht.



## Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2020 in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	kumuliert	
										2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	212,7	222,0	194,3	242,2	227,7	288,8	282,6	303,3	2.225,1	1.697,6
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	2.817,6	23.920,2	26.677,7
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	3.120,9	26.145,3	28.375,2
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,4	7,8	7,7	9,1	8,2	8,9	9,6	9,7	8,5	6,0
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,8	11,4	10,3	10,0	12,5	16,0	13,5	11,7	102,4	65,4
Bioethanol Beimischung	94,0	86,7	73,6	50,5	79,3	81,2	96,7	91,5	80,5	733,5	778,9
Summe Bioethanol	102,2	95,5	85,0	60,8	89,2	93,7	112,7	105,0	92,1	836,0	844,3
Ottokraftstoffe	1.357,8	1.279,3	1.183,3	904,6	1.093,7	1.206,4	1.449,9	1.364,3	1.389,2	11.217,1	12.603,8
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	1.481,4	12.053,1	13.448,1
Anteil Bioethanol in %	7,0	6,9	6,7	6,3	7,5	7,2	7,2	7,1	6,2	6,9	6,3

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol ist weiter geschrumpft. Insgesamt wurden im September 92.100 t verbraucht und damit 12 % weniger als im Vormonat. Gleichzeitig ist der Einsatz von Ottokraftstoff um fast 2 % gestiegen. Die Entwicklungen bei Bioethanol und Ottokraftstoff sind damit gegensätzlich, weshalb der Beimischungsanteil auf 6,2 % und damit um einen Prozentpunkt gegenüber Vormonat gesunken ist.

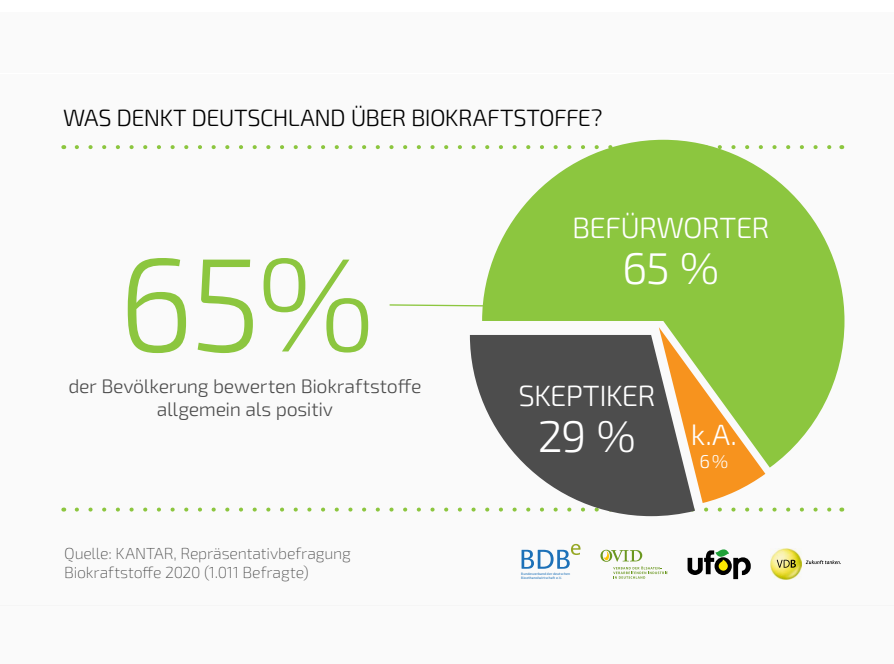
# Schlaglichter

## Biokraftstoffumfrage 2020: Deutsche wollen mehr Biokraftstoffe tanken

65% der Deutschen bewerten Biokraftstoffe grundsätzlich positiv. Dies hat eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes Kantar im Auftrag der Biokraftstoffbranche ergeben. Bei einer garantierten Verminderung von mindestens 60% der Treibhausgase im Vergleich zu Mineralöl sowie nachhaltiger Produktion würden knapp 70% der Befragten Biokraftstoffe tanken. 43% aller Befragten rechnen damit, dass Biokraftstoffe im Kampf gegen den Klimawandel an Bedeutung gewinnen werden.

70% aller Befragten und sogar die Hälfte aller Skeptiker würden Biokraftstoffe bei zertifizierter Nachhaltigkeit und bei garantierter Verringerung der Treibhausgase von mindestens 60% tanken. „Dies sind aussagekräftige Werte zur Einstellung der Bürger in Fragen der Klima-Verkehrspolitik, die die Politik nicht ignorieren darf“, so Norbert Schindler (BDB<sup>e</sup>) weiter. Die Lösung von Klimaschutzfragen im Verkehr sehen die meisten in einer Mischung verschiedener Antriebskonzepte: 49% finden, dass Elektromobilität einen hohen Beitrag zur Senkung der Klimagase leisten wird. 43% glauben, dass auch Biokraftstoffe in fünf bis zehn Jahren eine weiter wachsende Rolle bei der Bekämpfung des Klimawandels spielen werden. Brennstoffzellen mit Wasserstoff wird mit 46% ein ähnlicher Wert bei der Frage um die Antriebslösung der Zukunft zugesprochen.

Insbesondere die Schonung von Umwelt und Ressourcen wird von den Deutschen als Begründung für die positive Wahrnehmung von Biokraftstoffen genannt. Besonders gut bewertet wurden heimische Rohstoffe wie Zuckerrüben (77%), Raps (75%) oder Futtergetreide (66%). „Die Studie bestätigt die besondere Bedeutung der regionalen Herkunft für



die öffentliche Akzeptanz der Anbaubiomasse. Futtergetreide, Raps und Zuckerrüben werden für diesen Zweck deutschlandweit auf etwa 850.000 Hektar angebaut und sind damit eine wichtige alternative Einkommensquelle für die heimischen Ackerbaubetriebe. Die hier vorgestellte Umfrage bestätigt, dass die deutschen Rohstoffherkünfte und die Vorteile für Klima- und Umweltschutz differenziert bewerten“, unterstreicht der UFOP-Vorsitzende Detlef Kurreck.

Laut der Umfrage ist lediglich ein Drittel der Befragten skeptisch gegenüber Biokraftstoffen eingestellt. 24% der Befragten wünschen sogar eine höhere Beimischung von Bioethanol oder Biodiesel. Viele forderten sogar einen 100-prozentigen Anteil von Biokraftstoffen.

Als Hauptgrund für eine ablehnende Haltung wird die Nutzung von Agrarrohstoffen zur Energiegewinnung genannt, was nach Ansicht der Skeptiker zu Hunger führe. „Niemand hungert auf

der Welt, weil wir in Deutschland Raps anbauen. Ganz im Gegenteil: Verbraucher lieben Raps-Honig und Nutztiere proteinreiches Rapsschrot. Am Ende profitiert die menschliche Ernährung auch vom Fleisch, der Milch oder den Eiern. Wir fordern daher die Politik auf, die Leistungen der Biokraftstoffe zum Klimaschutz und für die agrarische Wertschöpfungskette anzuerkennen und in der Ausgestaltung der nationalen Umsetzung der RED II angemessen zu berücksichtigen“, so OVID-Präsidentin Jaana Kleinschmit von Lengefeld.

Etwa jeder zweite Skeptiker würde Biokraftstoffe tanken, wenn ihm die Nachhaltigkeit garantiert wird. Dies ist bereits heute Standard und seit 2011 vom Gesetzgeber vorgeschrieben.

Die repräsentative Kantar-Umfrage wurde Ende August 2020 im Auftrag folgender Verbände BDB<sup>e</sup>, OVID, UFOP und VDB durchgeführt.

Die Pressemeldung sowie vier Pressegrafiken finden Sie [hier](#).

# Schlaglichter

## Klimaschutzbeitrag durch Biokraftstoffe steigt auf 9,7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent

### BLE-Bericht für das Jahr 2019 bestätigt wirksamen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr mit Biokraftstoffen.

Nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe reduzierten im Berichtsjahr 2019 die Treibhausgas (THG)-Emissionen um 9,7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent (Vorjahr 9,5 Mio. t). Der Beitrag zur Reduktion der THG-Emissionen im Verkehr konnte somit erneut gesteigert werden.

Die UFOP weist nach der Vorlage des Berichtes der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) auf den erneut großen und fundamentalen Beitrag der Biokraftstoffe zum Klimaschutz im Verkehr hin. Der Verband erwartet für das laufende Berichtsjahr 2020 eine deutliche Überschreitung dieses Beitrages, weil die THG-Minderungsverpflichtung gegenüber 2019 um 2% auf 6% gestiegen ist. Der Bericht zeigt vorbildlich die umfassenden Anforderungen an den Nachweis der Nachhaltigkeit in Verbindung mit der erforderlichen Transparenz der Rohstoffe und ihre geographischen Herkunft. Der Bericht unterstreiche den heute mit Biokraftstoffen möglichen und zunehmenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr. Angesicht des

Klimawandels werden alle Erfüllungsoptionen benötigt – wie auch die E-Mobilität, wenn sie mit erneuerbarem Strom betrieben wird – betont der Verband.

Die UFOP weist darauf hin, dass es sich bei dem auf gesetzlicher Grundlage zertifizierten Gesamtbeitrag zur THG-Minderung um einen physisch wirksamen Beitrag handelt. Dieser kann auf die Reduktionsverpflichtung des ambitionierten Klimaschutzgesetzes angerechnet werden. Grundlage hierfür ist die inzwischen auch international vorbildliche THG-Quotenregelung. Die UFOP betont dies mit Nachdruck, weil die aktuell diskutierten Entwürfe des Bundesumweltministeriums zur Weiterentwicklung der THG-Minderungsverpflichtung bis 2030 vorsehen, diese Minderungsvorgabe mittels Mehrfachanrechnungen zu erfüllen. Damit werde diese enge Verknüpfung aushebelt. Ein wichtiges Instrument ist der THG-Quotenhandel. Auf diesem Markt wurden auf den Klimaschutz anrechenbare Reduktionsäquivalente gehandelt, keine fiktiven Buchungen durch Mehrfachanrechnung, wie in den Gesetzentwürfen des Bundesumweltministeriums vorgesehen.

Die Förderunion befürchtet, dass mit den Vorschlägen des BMU das bisher wirksame Wettbewerbselement einer möglichst kosten- und treibhausgas-effizienten Reduktion der THG-Emissionen mit den am Markt eingeführten Biokraftstoffen ausgehebelt wird. Dies laufe dem Klimaschutzziel entgegen. Deshalb bedürfe es einer sachgerechten schrittweisen Erhöhung der THG-Quoten, die einen fairen Wettbewerb ermöglichen, um das verfügbare nachhaltige Potenzial auszuschöpfen.

Den aktuellen Bericht für das Jahr 2019 sowie die BLE-Berichte der vorigen Jahre finden Sie [hier zum Download](#).



## Kraftstoffe der Zukunft 2021: Session zu Fortschrittliche alternative Kraftstoffe

Die Innovationsentwicklung neuer Verfahrenstechnologien für die Produktion treibhausgasarmer alternativer Kraftstoffe hat in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Im Fokus stehen nicht nur die Effizienzverbesserung zur Produktion von Kraftstoffen aus Reststoffen aus der Land- und Forstwirtschaft, sondern auch Reststoffe, die als Ergebnis einer kreislaufoptimierten Abfallwirtschaft anfallen. Das steigert das Potenzial zur Substitution fossiler Kraftstoffe mit dem Ziel, möglichst zeitnah auch Bestandsflotten bspw. im Schwer-

lastverkehr zu dekarbonisieren. Während die Produktionsanlagen für markt eingeführte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse wie z. B. Raps an bestehende Infrastrukturen der Agrarwirtschaft, wie Ölmöhlen angekoppelt sind, sind diese Anlagen als sogenannte Stand-Alone-Anlagen zu betreiben. Für diese Anlagen muss ebenfalls eine entsprechende Struktur für eine kontinuierliche Rohstoffversorgung entwickelt werden.

Im Rahmen des 18. internationalen Fachkongresses stellen Experten in dieser



Sektion aktuelle Innovationsfortschritte in der Technologieentwicklung vor und diskutieren Herausforderungen für die kommerzielle Umsetzung. Das vollständige Programm, Sponsoring-Möglichkeiten, sowie Informationen zur Anmeldung finden Sie unter [www.kraftstoffe-der-zukunft.com](http://www.kraftstoffe-der-zukunft.com).



# Schlaglichter

## 7. BBE/UFOP-Fachseminar: Biokraftstoffe im Umfeld klimapolitischer Herausforderungen

Der dringende Handlungsbedarf den Klimaschutz im Verkehrssektor mit den verfügbaren nachhaltigen Erfüllungsoptionen unverzüglich ambitioniert anzupacken, stand gleich zu Beginn im Fokus des vom Bundesverband Bioenergie (BBE) und der UFOP veranstalteten Fachseminars am 02.11.2020. Die Veranstalter konnten zu ihrem jährlich stattfindenden Seminar erneut über 100 TeilnehmerInnen online begrüßen.

Mit dieser grundsätzlichen Feststellung eröffnete Benedikt Wirmer (MWV) seinen Vortrag. Er unterstrich die erforderliche deutliche Beschleunigung, die die Dekarbonisierung des Verkehrssektors erfahren müsse, weil dieser bisher keinen Beitrag zum Klimaschutz leiste. Die deutsche und europäische Mineralölwirtschaft stelle mit sich ihren Konzepten für eine „Vision 2050“ und „Clean fuels for all“ dem erforderlichen Transformationsprozess. Im Kern gehe es um die Weiterentwicklung bestehender Raffineriekapazitäten, indem alle verfahrenstechnischen Optionen und eine um Biokomponenten sowie Abfall- und Reststoffen erweiterte Rohstoffpalette und zunehmend grüner Strom weiterentwickelt bzw. eingesetzt werden. Angesichts des stark wachsenden erneuerbaren Strombedarfs und mit dem Ziel den erneuerbaren Energieertrag im Vergleich zu inländischen Standorten zu maximieren, sei die Strom- und Produktion synthetischer Kraftstoffe (e-Fuels) in Drittstaaten eine ebenfalls notwendige Option den Gesamtbedarf an erneuerbarer Energie zu decken.

Im analogen Sinne stellte Dr. Daniela Dressler (TFZ) den Änderungsbedarf der Systemgrenzen bei der Treibhausgasbewertung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse, am Beispiel Raps, in den Mittelpunkt ihres Vortrages. Sie wies einleitend auf die im Rahmen des Green Deal ange-

kündigte Revision der erneuerbare Energien Richtlinie 2018/2001/EG (RED II) hin. Diese Revision (RED III) müsse die Möglichkeit für eine sachgerechte Treibhausgasbewertung von Biokraftstoffe aus europäischer Anbaubiomasse ermöglichen, indem die bei der Verarbeitung gewonnene Menge an gentechnikfreiem Futterprotein auf die Treibhausgasbilanz für den Biokraftstoff angerechnet wird. Die Referentin wies darauf hin, dass die bestehende Richtlinie grundsätzlich die Prüfung der Substitutionsmethode auf Basis des Futterwertes vorsehe anstelle für die Nebenprodukte den Heizwert anzusetzen. Dr. Dressler unterstrich, dass mit der Berücksichtigung des Koppelproduktes Futtermittel entsprechende Importmengen und folglich die Landnutzungsänderung reduziert werde. Dieser Effekt sei dem Biokraftstoff anzurechnen, der so im Wettbewerb um die Treibhausgas-effizienz besser gestellt werde. Dieser Ansatz stehe zugleich im Einklang mit der von der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten angestrebten Strategie für einen entwaldungsfreien Bezug von Futtermitteln sowie einer verbesserten Transparenz und Verbesserung der regionalen Wertschöpfung gemäß der von der EU-Kommission verfolgten „Farm-to-Fork-Strategie“.

Die geänderten und zusätzlichen Regelungsgegenstände in den aktuell vom Bundesumweltministerium vorgelegten Entwürfen zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Bundesimmissionsschutzverordnungen stellte Maximilian Grey (VDB) vor. Diese betreffen u.a. die bis 2025 unveränderte und ab 2026 leicht auf 7,25% erhöhte THG-Quote, die Reduzierung der Kappungsgrenze bei Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf 3,2% ab 2022 bis auf 2,7% ab 2026 sowie die 4-fach-Anrechnung des erneuerbaren Stroms in der E-Mobilität auf die Erfüllung der THG-Quote. Die Erneuerbare Energien-

Richtlinie sieht dagegen eine Mehrfachanrechnung grundsätzlich nur auf das energetische Ziel von 14% vor. Der Referent erläuterte die Konsequenzen infolge dieser Regelungen ausgelösten Verdrängungseffekte und stellte klar, dass nach Einschätzung des VDB Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse ab 2025 für die Erfüllung der THG-Quote von nur 6% nicht mehr benötigt würden. Nicht zuletzt deshalb stemme sich der VDB gegen diese Regelungen, die dem dringenden Handlungsbedarf für den Klimaschutz im Verkehrssektor geradezu entgegenstünden.

Für Unternehmen der Mineralölwirtschaft, die die THG-Quotenverpflichtung von aktuell 6% erfüllen müssen, ist der Quotenhandel eine Option zur Vermeidung von empfindlichen Strafzahlungen. Einen praxisnahen Einblick in den Quotenhandel vermittelten Paula Mechels und Michel Zahradnik, Olyx, B.V., Amsterdam. Vorgestellt wurden die Praktiken für die Übertragung der Treibhausgasverpflichtung sowie die Preisentwicklung bei den Quoten. Auf Basis der bestehenden Referentenentwürfe zur Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen erweitern sich die Optionen für den Quotenhandel. Zusätzliche Quoten könnten aus erneuerbare Energien verfügbar werden, diese seien mit dem Emissionsfaktor „0“ null anrechenbar. Hiermit einhergehend erweiterte sich das Anbieterumfeld um Lade-punktbetreiber und durch das sogenannte „pooling“, indem Stromanbieter veräußerte Strommenge sammeln. Der Vortrag machte deutlich, welche Optionen zur Erfüllung der THG Quote zur Verfügung stehen und wie effizient diese Form des Emissionshandels sich inzwischen in der Praxis, nicht nur in Deutschland, etabliert hat.

Weitere Informationen unter:  
[www.fachseminar-nachhaltigkeit.de](http://www.fachseminar-nachhaltigkeit.de)

# Schlaglichter

## BAFA: Beimischungsanteil in Dieselkraftstoff weiter gestiegen

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Dieselkraftstoff hat sich im August weiter erhöht. Mit 9,6% (siehe Grafik) wurde sogar das bisherige Spitzenniveau von 9,1% vom Mai 2020 übertroffen. Ein Vergleich mit dem Vorjahresmonat (August 2019) von 218.400 t Biodiesel verdeutlicht den Zuwachs um etwa 23%. Der Beimischungsanteil lag seinerzeit nur bei 6,7%.

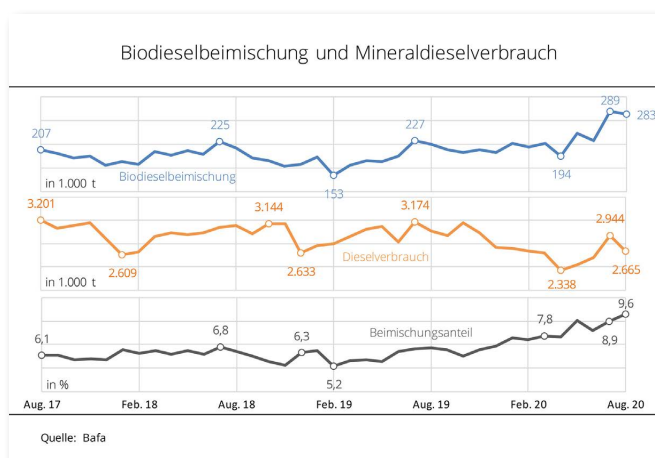
Die UFOP weist darauf hin, dass das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in ihrer Statistik unter dem Produkt Biodiesel auch die beigemischten Mengen an Hydriertem Pflanzenöl (HVO) summiert. Die Norm für Dieselkraftstoff DIN EN 590 begrenzt die Beimischung von Biodiesel bzw. Fettsäuremethylester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

übertragung 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 Verkehr 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 BMU 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.

Alle UFOP-Marktinformatoren online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformatoren>

### 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 Marktinformatoren mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.

© AMI Alle Rechte vorbehalten.

**Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.**