



Impulspapier

MVÖK
Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe

Nationale Biodieselproduktion erhöhen.
Versorgungssicherheit stärken.
Kraftstoffpreise senken.

04.08.2026

Der Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVaK) repräsentiert 32 meist mittelständische Unternehmen, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette zur Produktion von abfallbasiertem und fortschrittlichem Biodiesel tätig sind.

Unsere Mitgliedsunternehmen sammeln geeignete pflanzliche Abfall- und Reststoffe, insbesondere gebrauchte Speiseöle sowie Abfallfettsäuren, bereiten diese auf, verarbeiten sie zu abfallbasiertem oder fortschrittlichem Biodiesel oder handeln mit Rohstoffen und Fertigprodukten.

Biodiesel aus Abfall und Reststoffen ist speicherbare Energie, technisch sofort verwendbar und leistet mit einer Treibhausgasminderung von rund 90 Prozent einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz im Straßenverkehr.

Verteilt auf 16 Produktionsanlagen verfügt Deutschland über eine Kapazität zur Produktion von rund 1,4 Millionen Tonnen Biodiesel aus Abfall und Reststoffen. Damit trägt die Branche maßgeblich zur heimischen Wertschöpfung, zur regionalen Beschäftigung, zum Klimaschutz sowie zur nationalen Versorgungssicherheit und Energiesouveränität bei.

Nachdem das zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote rückwirkend zum 1. Januar 2026 in Kraft getreten ist, hat das erste Halbjahr 2026 gezeigt, dass zusätzliche Maßnahmen vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) ergriffen werden müssen, um die heimische Produktion von Biodiesel aus Abfall und Reststoffen zu stärken und die Verwendung von Biodiesel insgesamt im deutschen Straßenverkehr zu erhöhen. Ebenso wurde im ersten Halbjahr 2026 deutlich, welchen Einfluss geopolitische Konflikte auf die hiesige Kraftstoffversorgung und insbesondere auf den Dieselpreis für Speditionen und Privatverbraucher haben.

Wir fordern daher, dass das BMUKN umgehend zwei Maßnahmen umsetzt. Darüber hinaus bitten wir darum, eine dritte Handlungsoption in Betracht zu ziehen.

1. Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen abschaffen

Die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen auf die Treibhausgasminderungs-Quote ist gemäß § 13a 38. BImSchV begrenzt. Aktuell liegt die Obergrenze bei 1,9 Prozent energetisch. Diese Obergrenze schränkt Inverkehrbringer gemäß § 37a BImSchG ein, abfallbasierte Biokraftstoffe zur Erfüllung ihrer Quotenverpflichtung zu verwenden, und steht den ambitionierten Klimazielen der Bundesregierung entgegen.

§ 13a 38. BImSchV sollte deshalb dergestalt reformiert werden, dass die Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen auf die Treibhausgas-minderungs-Quote abgeschafft wird. Unsere Forderung möchten wir wie folgt begründen:

(1) Kein Instrument zur Betrugsprävention

Die Einführung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe sollte der Betrugsprävention dienen. Diese Begründung ist hinfällig. In den letzten Jahren wurde deutlich, dass der Schlüssel zur Betrugsprävention einzig in weltweit gleichermaßen strengen Kontrollen und einer lückenlosen Überwachung der Zertifizierungssysteme, Zertifizierungsstellen und Auditoren durch national zuständige Behörden und durch die Europäische Kommission liegt. Zudem wird in absehbarer Zeit die Unionsdatenbank (UDB) verpflichtend zu nutzen sein. Die verpflichtende Nutzung der UDB wird die Lieferkettentransparenz weltweit, von den Anfallstellen bis zur Biokraftstoffproduktion, signifikant verbessern.

(2) Erweiterung des Rohstoffpools der Anlage 4 38. BImSchV

Das zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote hat den Rohstoffpool zur Produktion abfallbasierter Biokraftstoffe (Anlage 4 38. BImSchV) von zwei auf sechs Rohstoffe erweitert. Jedoch hat es der Gesetzgeber unterlassen, analog die Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe anzupassen.

(3) Negative Auswirkungen auf Sammelsysteme, Kreislaufwirtschaft und Umwelt

Die Obergrenze mindert ökonomische Anreize, die Sammlung gebrauchter Speiseöle auszuweiten, und steht damit einer Stärkung der Kreislaufwirtschaft entgegen. Gleichzeitig erhöht die Obergrenze das Risiko einer unsachgemäßen Entsorgung gebrauchter Speiseöle, sollten diese Öle mangels Nachfrage nicht gesammelt werden. Darüber hinaus schadet die Obergrenze mittelbar gastronomischen Betrieben, deren Altspeiseöle im Zweifel nicht benötigt werden oder die eine spürbar geringere Vergütung für die bei ihnen anfallenden Altspeiseöle erhalten.

(4) Zielkonflikt zwischen Klimaschutz und Mengenbegrenzung

Eine Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe steht im Widerspruch zum Grundprinzip der Treibhausgasminderung-Quote, wonach jene Maßnahmen priorisiert werden sollten, die effizient die höchsten realen Treibhausgasminderungen erreichen. Verfügbare, besonders emissionsarme Biokraftstoffe regulatorisch auszubremsen, ist klimapolitisch fragwürdig.

(5) Aufwendige Planung und Kontrolle

Die Obergrenze erhöht unnötig den administrativen Aufwand Quotenverpflichteter bei deren Planung und Kontrolle. Bei vergleichbarem Preisniveau bevorzugen Quotenverpflichtete deshalb fortschrittliche Biokraftstoffe, die unbegrenzt auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden dürfen.

(6) Absurditäten im ordnungspolitischen Rahmen für den Verkehrssektor

Während in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie und in deren nationaler Umsetzung der Anrechenbarkeit einer Gruppe von Abfall- und Reststoffen (Anhang IX Teil B; entspricht Anlage 4 38. BImSchV) eine Obergrenze auferlegt wird, wird einer anderen Gruppe von Abfall- und Reststoffen (Anhang IX Teil A; entspricht Anlage 1 38. BImSchV) ein steigender Mindestanteil vorgegeben bzw. können diese unbegrenzt auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden. Diese Absurdität wird dadurch auf die Spitze getrieben, dass zukünftig zwei Rohstoffgruppen („Pflanzen, die auf stark degradierten Flächen angebaut werden“ und „Zwischenfrüchte wie Zweitfrüchte und Deckpflanzen“) sowohl im Anhang IX Teil A als auch Anhang IX Teil B gelistet werden. Dabei wird der Verwendung dieser Rohstoffe im Teil A keine Obergrenze auferlegt, sehr wohl aber im Teil B.

Darüber hinaus ist in der ReFuelEU-Aviation-Verordnung und deren nationaler Umsetzung für den Luftverkehr keine Obergrenze für die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen des Anhangs IX Teil B festgeschrieben, sehr wohl aber in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie und deren nationaler Umsetzung für den Straßenverkehr.

Wir fordern daher, § 13a 38. BImSchV zu novellieren und die Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe auf die Treibhausgasminderungs-Quote abzuschaffen.

2. Bestandsschutzsortenregelung im Falle eines B10-Angebotes reformieren

§ 4 Abs. 4 10. BImSchV schreibt vor, „Wer Dieselkraftstoffe nach Absatz 2 der Qualität „B10“ mit mehr als 7 Volumenprozent Fettsäuremethylester oder paraffinische Dieselkraftstoffe nach Absatz 3 der Qualität „XTL“ anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Dieselkraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „B7“ mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 7 Volumenprozent anzubieten.“

Diese Schutzsorten-Regelung entspricht nicht der EU-Vorgabe und sollte reformiert werden. Klimapolitisch zielführend und verbraucherpreisfreundlich wäre es, würde B10 zum neuen Standarddiesel (Bestandsschutzsorte) an öffentlichen Tankstellen. So wie

es die EU auch vorsieht. In Erwägungsgrund (99) zur Richtlinie (EU) 2023/2413 heißt es im zweiten Satz: „*Fast die gesamte Dieselversorgung der Union besteht nämlich bereits aus B7. Der Höchstanteil biobasierter Komponenten sollte daher von 7 % auf 10 % angehoben werden.*“

Der Übergang vom Standarddiesel B7 zum neuen Standarddiesel B10 könnte in einer zeitlich festgelegten Übergangsphase erfolgen. Für diesen Zeitraum könnte vorgegeben werden, dass nicht mehr jede Abgabestelle, die B10 anbietet, auch B7 vorhalten muss, sondern nur noch ein bestimmter Anteil, z.B. 30 Prozent aller Tankstellen in einer Region oder 30 Prozent aller Tankstellen einer Kette. Unsere Forderung möchten wir wie folgt begründen:

(1) Zahlreiche Freigaben für die Betankung mit B10

Viele Pkw- und Lkw-Hersteller sowie Hersteller nicht straßengebundener mobiler Maschinen und Geräte (NRMM) haben eine Freigabe für die Betankung mit B10 erteilt, darunter BMW, Mercedes-Benz, MAN, Opel oder Renault. Ständig aktualisierte Listen aller für B10 freigegebenen Fahrzeuge sind auf den Webseiten der AGQM und der DAT einsehbar.

(2) Verbraucherfreundlicher Klimaschutz

Die Verwendung höherer Beimischungen von heimisch produziertem Biodiesel hat eine preisdämpfende Wirkung auf den Dieselpreis. So hätte der Preis für B10 im ersten Halbjahr 2026 zeitweise bis zu 3 Cent/l unter dem Preis für B7 gelegen. In diesem Zeitraum war zudem erkennbar, dass geopolitische Konflikte kaum Auswirkungen auf den Preis für heimisch produzierten Biodiesel haben.

Würde das Angebot von B10 an Tankstellen in Deutschland durch eine Reform der Bestandsschutzsortenregelung erleichtert, müssten zudem Quotenverpflichtete gemäß § 37a BImSchG weniger HVO beimischen, um die in den kommenden Jahren steigende Treibhausgasminderungs-Quote zu erfüllen. HVO wird heute deutlich teurer angeboten als Biodiesel (siehe ergänzende Informationen 1.).

(3) Stärkung der Versorgungssicherheit

Deutschland verfügt über eine Kapazität zur Produktion von rund 4 Millionen Tonnen Biodiesel. Damit könnten etwa 12 Prozent des deutschen Dieselbedarfs gedeckt werden, was einer nationalen Dieselversorgungssicherheit von rund 44 Tagen entspricht. Um den Biodieselbedarf für ein B7 zu decken, werden etwa 2 Millionen Tonnen Biodiesel benötigt. Aktuell müssen heimische Produzenten große Mengen Biodiesel exportieren, um ihre Produktion auslasten zu können. Zahlreiche Kapazitäten sind derzeit nur gering ausgelastet oder haben ihre Produktion

eingestellt. Der zusätzliche Biodieselbedarf für ein B10 könnte folglich aus heimischer Produktion gedeckt werden.

Würde das Angebot von B10 an Tankstellen in Deutschland durch die Reform der Bestandsschutzsortenregelung erleichtert, würde dadurch nicht nur die heimische Wertschöpfung sondern auch der Selbstversorgungsgrad erhöht. Zudem müssten Verpflichtete gemäß § 37a BImSchG weniger HVO (siehe ergänzende Informationen 2.) beimischen, welches nicht in Deutschland produziert wird, sondern vornehmlich aus Asien importiert wird.

(4) Übermäßig strenge Umsetzung der Fuel Quality Directive (FQD)

In Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 98/70/EG (FQD) heißt es: *„Die Mitgliedstaaten verpflichten die Anbieter, sicherzustellen, dass Dieselkraftstoff mit einem Gehalt an Fettsäuremethylester (FAME) von bis zu 7 % in Verkehr gebracht wird.“* Die Einfügung dieses Unterabsatzes wurde in Erwägungsgrund (99) zur Richtlinie (EU) 2023/2413 wie folgt begründet: *„Bei einer breiteren Verwendung von B10, d. h. Dieselkraftstoff mit bis zu 10 % FAME, auf dem Markt ist ein unionsweiter Schutz für B7-Dieselmotoren mit bis zu 7 % FAME erforderlich, da voraussichtlich bis 2030 noch ein erheblicher Anteil der Fahrzeugflotte nicht mit B10 kompatibel sein wird. Das sollte in Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 98/70/EG zum Ausdruck kommen.“*

In Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 98/70/EG ist aber nicht die Rede davon, dass B7-Dieselmotoren an jeder Abgabestelle angeboten werden muss, die B10 anbietet.

3. Heimische Biokraftstoffproduktion aufwerten

Zum Abschluss erlauben wir uns den Hinweis auf eine dritte Handlungsoption. Versorgungssicherheit, Betrugsprävention und Investitionsbereitschaft würden gestärkt, würden die Europäische Kommission oder die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, die eine Verwendung von Biokraftstoffen aus heimischer Produktion aufwerten.

Eine solche Aufwertung bestünde, wenn ein festzulegender Prozentsatz des Mindestanteils erneuerbarer Energie im Verkehr oder der Verringerung der Treibhausgasintensität im Verkehr durch das Inverkehrbringen von Biokraftstoffen aus EU-Produktion erreicht werden müsste. Alternativ könnten Biokraftstoffe aus EU-Produktion mit einem Faktor $x > 1$ auf die nationalen oder EU-Klimaziele angerechnet werden.

Gern stehen wir Ihnen für Rückfragen zu unseren Forderungen zur Verfügung.

Nationale Biodieselproduktion erhöhen.
Versorgungssicherheit stärken.
Kraftstoffpreise senken.

Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVaK)

Unter den Linden 10, 10117 Berlin

Ansprechpartner: Detlef Evers, Mobil: 0174 3045038, E-Mail: d.evers@mvak.eu

Ergänzende Informationen:

1. Argus Biofuels vom 02.07.2026



Argus Biofuels
Daily international market prices and commentary

Issue 26-149 | Thursday 30 July 2026

HIGHLIGHTS

- Most EU biofuel markets facing slow trade activity
- HEFA-SPK fob ARA range and Class II HVO near parity
- Ethanol sell-off continuing, backwardation narrower
- High ZRE prices lead to B100 below MGO for the first time
- HVO and HEFA-SPK prices higher fob Strait of Malacca

MARKET COMMENTARY

European biodiesel

Biodiesel trading remained subdued as the summer holiday period and record Rhine freight rates weigh on liquidity.

Freight costs on the Rhine reached record highs this week after the Kaub bottleneck became effectively impassable for most barges, disrupting movements of fuels, blending components and feedstocks across northwest Europe.

PRICES

Biofuels spot prices			\$/t
	Bid	Ask	±
RED biodiesel fob ARA range			
Rapeseed OME	1,551	1,561	-19.00
Soya OME	1,490	1,500	-19.00
FAME 0°C CFPP	1,475	1,485	-19.00
FAME -10°C CFPP	1,543	1,553	-20.00
UCOME	1,685.06	1,695.06	-9.14
Tallow OME	1,665.06	1,675.06	-9.14
POME OME	1,676.06	1,686.06	-9.14
Advanced FAME 0°C CFPP	1,676.06	1,686.06	-9.14
RED hydrotreated vegetable oil (HVO) fob ARA range			
HVO (Class I)	2,627.44	2,640.26	-20.73
HVO (Class II)	2,813.34	2,826.16	+17.73
HVO (Class III)	2,736.42	2,749.24	+17.74
HVO (Class IV)	3,204.36	3,217.19	-20.73

UCOME = Used-Cooking-Oil-Methyl Ester = Biodiesel aus Altpeiseölen

HVO (Class II) = HVO aus Altpeiseölen

2. BAFA: Amtliche Mineralölzeiten Januar-Mai 2026 vom 30.07.2026 ([Link](#))

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Mineralölzeiten für die Bundesrepublik Deutschland

Eschborn, 30.07.2026

9. Beimischung von Biozusatzstoffen in Mineralölprodukten im Inland

Biozusatzstoffe	Zeitraum	Berichtsmonat	Berichtsmonat Vorjahr	Veränderung in %	Kumulation		
					01 - Berichtsmonat	01 - Berichtsmonat Vorjahr	Veränderung in %
Bioethanol an ETBE ^{a)}		9.995	5.586	+78,9	41.103	33.515	+22,6
Bioethanol		109.226	97.938	+11,5	472.299	472.046	+0,1
Biodiesel (FAME), HVO, BTL und andere Biozusätze		263.646	190.091	+38,7	1.133.690	988.918	+14,6
davon HVO		59.090	6.486		270.718	64.850	+317,5
davon FAME		204.556	183.155	+11,7	862.343	922.811	-6,6
Biokerosin							

^{a)} Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 37%, bis einschl. 2023 wurde mit einem Prozentanteil von 47% gerechnet