

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise deutlich gestiegen, festere Terminkurse und erwachte Ölmühlennachfrage gaben Auftrieb
- Knappere EU-Rapsversorgung 2020 avisiert, Vorräte gehen zu Neige, Importstrom aus der Ukraine dürfte ab Januar nachlassen
- US-Sojaernte fällt unter 100 Mio. t aus, dafür sind die Aussichten in Südamerika positiv und eine brasilianische Rekordernte möglich
- Lage zwischen USA und China entspannt sich, China hat im November größere Mengen US-Sojabohnen gekauft

Ölschrote und Presskuchen

- Mischfutterhersteller kaufen nach wie vor wenig Ölschrote und Rapsexpeller

Pflanzenöle

- Rapsölnachfrage aus der Biodieselindustrie zurückhaltend, bis Jahresende keine Marktbelebung mehr zu erwarten, anders sieht es 2020 aus
- Palmölpreise weiter gestiegen, globale Angebotsrückgänge treffen auf lebhaftere Nachfrage

Kraftstoffe

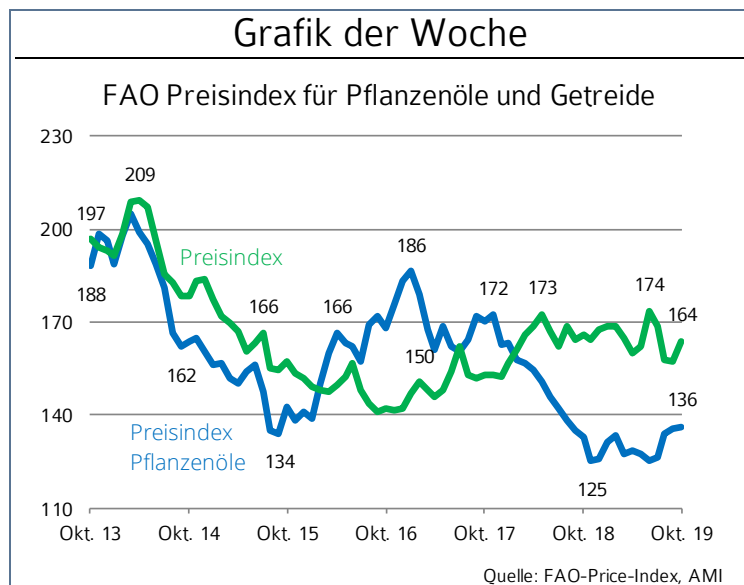
- Biodieselnachfrage konzentriert sich auf Termine im neuen Jahr
- Rohölkurse im Plus, OPEC+ könnte Förderkürzung bis Mitte 2020 verlängern

Preistendenzen

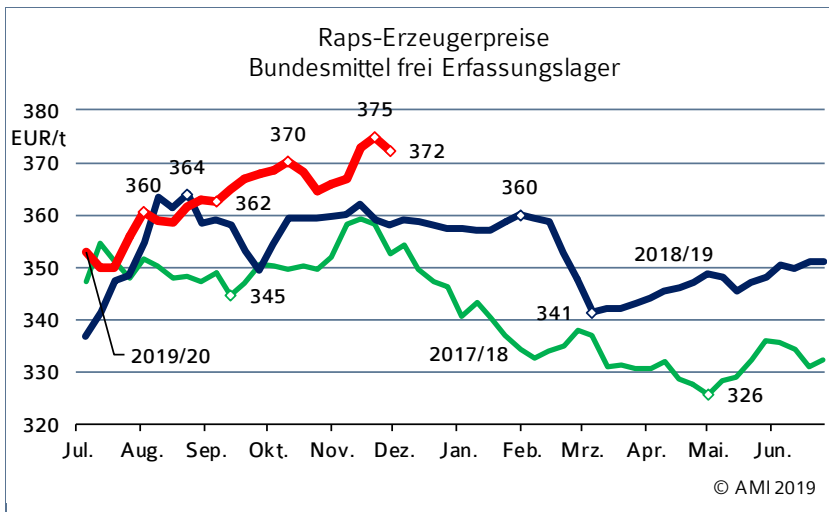
Mittelwerte	48. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	372,26	374,81	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	385,00	391,00	↘
Rapsöl	807,00	827,00	↘
Rapsschrot	210,00	211,00	↘
Rapspresskuchen*	203,00	204,00	↘
Paris Rapskurs	385,75	392,00	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	125,75	124,56	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	122,95	125,13	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	58,41	55,21	↗

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Zur Monatsmitte stiegen die Rapspreise bis auf 375 EUR/t im Bundesdurchschnitt, angetrieben von der Aussicht auf eine knappere Rohstoffversorgung 2020, aber auch von der dadurch in Gang gesetzten Nachfrage der Ölmühlen für Lieferungen im ersten Quartal des kommenden Jahres. Unter dem Druck schwächerer Terminkurse gaben die Rapspreise zuletzt allerdings wieder nach, übertreffen die Vorjahre aber immer noch deutlich.

Rapsöl

In der ersten Novemberhälfte konnten sich die Rapsölpreise deutlich befestigen und erreichten zur Monatsmitte ein Niveau von 839 EUR/t fob Hamburg. Angetrieben wurden sie dabei vor allem von den festeren Rohstoffkursen: Raps in Paris erreichte mit 392 EUR/t zwischenzeitlich den höchsten Schlusskurs seit April 2017. Doch in der zweiten Monatshälfte wurden die Forderungen für Rapsöl wieder zurückgenommen, was vor allem mit der geringeren Nachfrage aus der Biodieselindustrie bis Jahresende 2019, aber auch den wieder schwächeren Rohstoffkursen zusammenhängt.

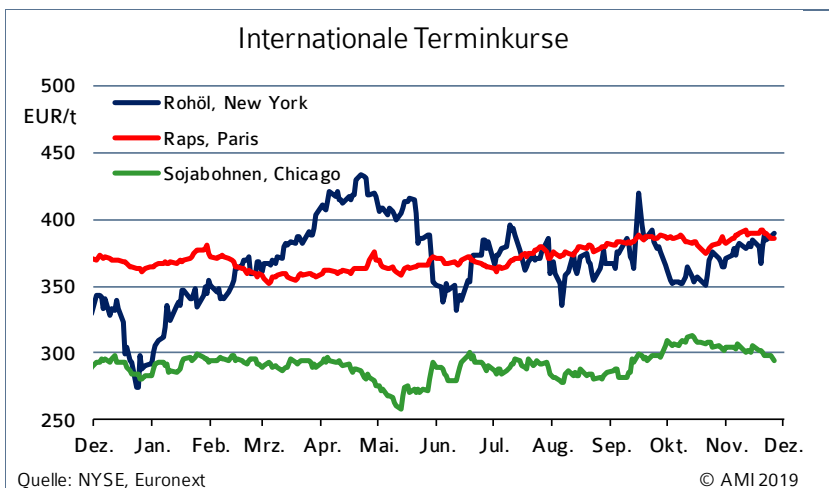
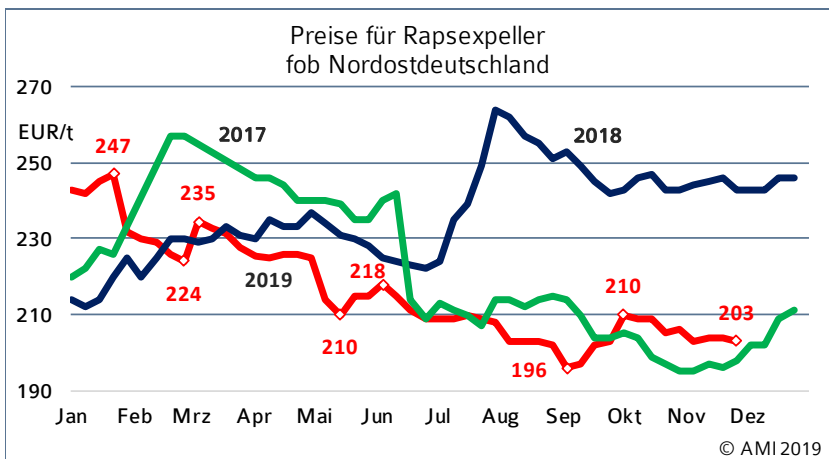
Rapsschrot/-expeller

Am Rapsschrotmarkt in Deutschland geht es ausgesprochen ruhig zu. Druckpartien sind verschwunden, das Kaufinteresse belebt sich aber nur allmählich. Rege ist die Nachfrage aber noch keinesfalls. Mischfutterbetriebe sind bis Jahresende zumeist ausreichend versorgt. Ähnlich verhält es sich für Rapsexpeller: Die Preise haben sich in den vergangenen Wochen kaum verändert, wegen verhaltener Nachfrage stehen sie leicht unter Druck.

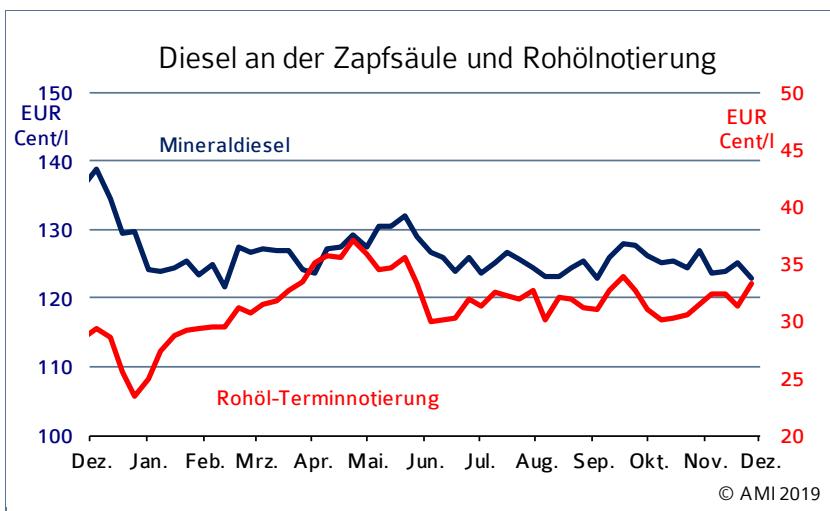
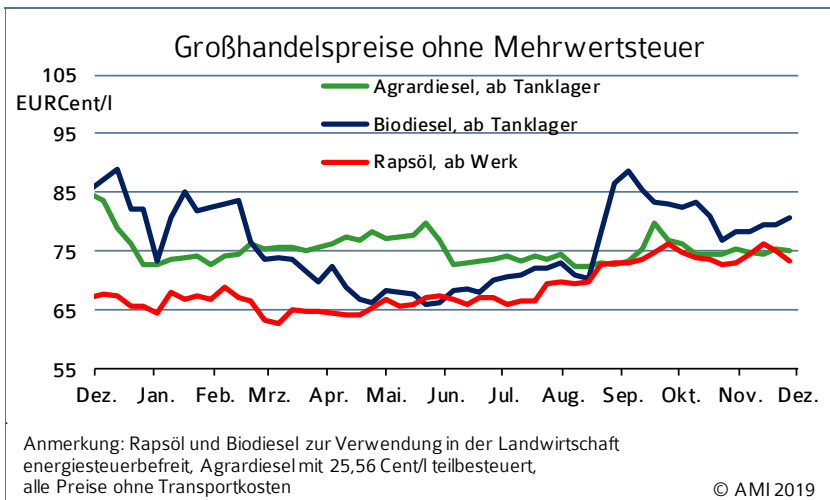
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 27.11.2019, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	385	210	807	638
Vorwoche	391	211	827	610

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2019											
in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	2019	2018
Biodiesel Beimischung	193,0	152,8	175,1	185,0	183,0	194,3	226,6	218,4	207,7	1.736,0	1.788,0
Dieselmotoren	2.763,4	2.798,1	2.925,4	3.044,0	3.087,1	2.829,2	3.174,4	3.020,2	2.939,2	26.563,9	26.235,2
Biodiesel + Diesel	2.956,4	2.950,9	3.100,5	3.229,1	3.270,1	3.023,5	3.401,0	3.238,6	3.146,9	28.299,9	28.023,1
Anteil Biodiesel in %	6,5	5,2	5,6	5,7	5,6	6,4	6,7	6,7	6,6	6,1	6,4
Bioethanol ETBE a)	7,6	4,2	8,4	9,1	9,1	8,4	6,5	5,5	6,5	65,3	88,3
Bioethanol Beimischung	92,1	83,3	74,9	82,1	94,1	92,5	95,0	89,5	91,0	794,7	814,7
Summe Bioethanol	99,7	87,5	83,3	91,2	103,3	100,9	101,5	95,1	97,6	860,0	903,0
Ottokraftstoffe	1.262,0	1.187,3	1.386,3	1.382,8	1.477,1	1.435,1	1.513,8	1.517,9	1.404,8	12.560,4	12.519,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.361,7	1.274,8	1.469,7	1.473,9	1.580,4	1.536,0	1.615,3	1.613,0	1.502,3	13.420,4	13.422,7
Anteil Bioethanol in %	7,3	6,9	5,7	6,2	6,5	6,6	6,3	5,9	6,5	6,4	6,7

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Großhandelspreise

Die Biodieselpreise zogen Ende November noch einmal an. Prompte Ware wird aber kaum noch gehandelt. Die meisten Produzenten sind mittlerweile fast ausverkauft, gleichzeitig sind die Beimischer bis Jahresende versorgt. Anders sieht es auf Terminen im neuen Jahr aus, hier ist die Nachfrage mitunter lebhaft. Anbieter zeigen sich überrascht, dass sie schon für die zweite Jahreshälfte 2020 Kaufanfragen erhalten.

Tankstellenpreise

Nachdem die Rohölkurse im November zunächst schwächer tendierten, fanden sie gegen Monatsende wieder den Weg nach oben und legten binnen einer Woche deutlich zu. Auftrieb geben die positiven Signale im Handelsstreit zwischen China und den USA, der Abschluss eines sog. Phase-1-Handelsabkommens scheint greifbar. Bullisch wirkt außerdem die Bereitschaft der OPEC+ die Förderkürzungen bis Mitte 2020 zu verlängern. Die Kurssteigerungen am internationalen Markt konnten die inländischen Mineraldieselpreise nicht stützen. Sie sanken zuletzt auf 1,23 EUR/l und damit 0,04 EUR unter Vormonatslinie.

Verbrauch

Biodiesel

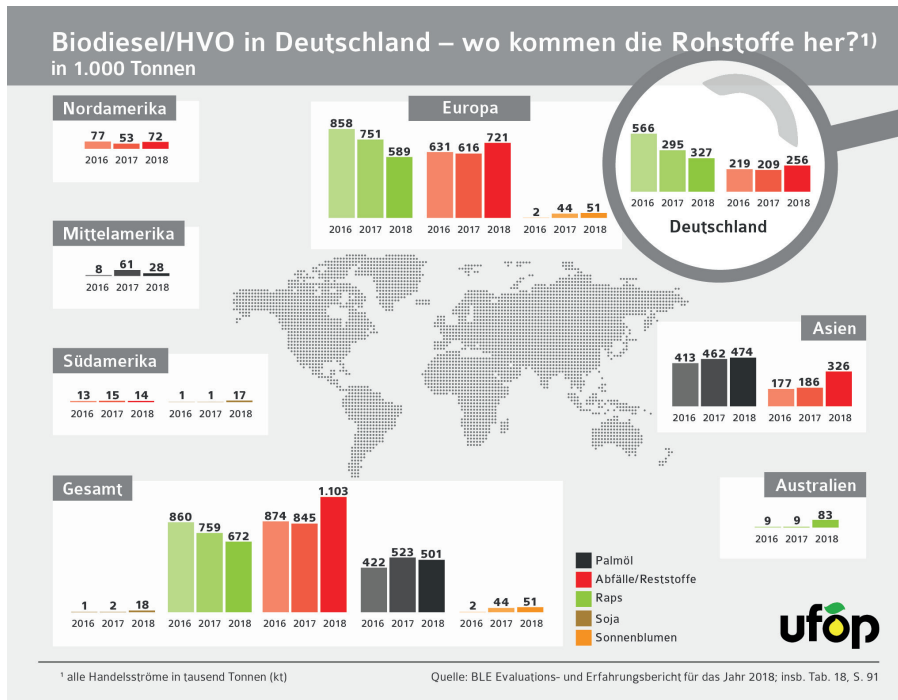
Im September 2019 wurde in Deutschland die Gesamtmenge von 207.700 t Biodiesel verbraucht und damit 4,9 % weniger als im Vormonat, aber 9,1 % mehr als im September 2018. Der Verbrauch von Dieselmotoren hat sich gegenüber dem Vormonat um 2,7 % auf 2,94 Mio. t verringert, was außerdem ein Rückgang von 0,7 % zum Vorjahresmonat ist. Damit hat sich im September 2019 der Einsatz von Biodiesel zur Beimischung stärker verringert als der Dieselmotorenverbrauch, was den Beimischungsanteil von 6,7 auf 6,6 % schrumpfen ließ.

Bioethanol

Während der Biodieserverbrauch im September rückläufig war, ist der Einsatz von Bioethanol auf 91.000 t gestiegen. Das sind 1,7 % mehr im Vergleich zum August. Der Einsatz im ETBE fiel mit 6.550 t rund 18 % über Vormonat aus, insgesamt 97.550 t bzw. 2,6 % über Vormonat und 5,3 % über Vorjahresmonat. Der Beimischungsanteil von Bioethanol erhöhte sich infolge des gleichzeitig rückläufigen Verbrauchs von Ottokraftstoffen im September auf 6,5 %, was einem Anstieg um 0,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vormonat entspricht.

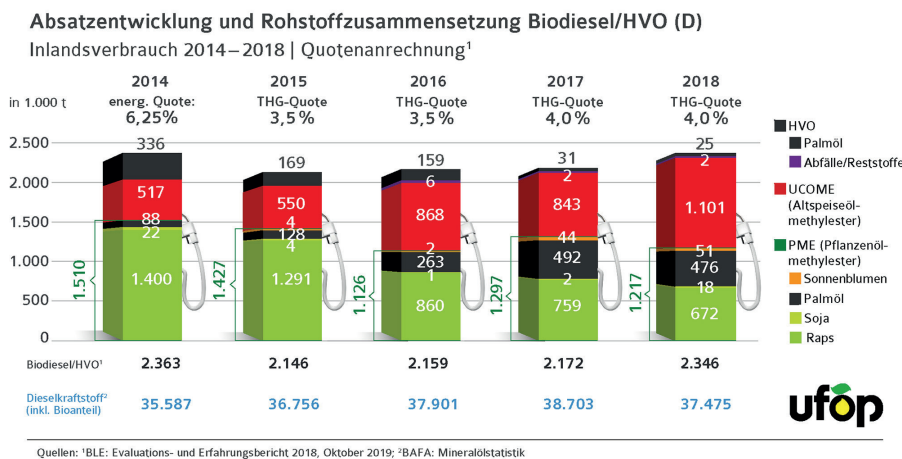
Schlaglichter

Die Importe von Abfallölen für Biodiesel/HVO in Deutschland nehmen zu



Die Öffentlichkeit hinterfragt kaum, woher die Rohstoffe für die fossilen Kraftstoffe stammen, wenn das Fahrzeug betankt wird. Ganz anders bei Biokraftstoffen: Mit der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie wurden die Anforderungen an die Nachhaltigkeitskriterien, die Treibhausgasminderung und die Dokumentationspflichten nochmals verschärft. Diese Regelungen sind im internationalen Warenverkehr einzigartig. Hiermit einher gehen Berichtspflichten. Der jährlich von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) veröffentlichte Evaluierungs- und Erfahrungsbericht gibt Auskunft darüber, woher die Biomasserohstoffe, einschließlich der Abfallöle und -fette stammen.

UFOP begrüßt Strafzölle auf Biodieselimporte aus Indonesien Treibhausgas-Minderungspotenzial von Biodiesel aus Rapsöl ausschöpfen



Als Erfolg für einen fairen Wettbewerb bewertet die UFOP die mit großer Mehrheit im zuständigen Ausschuss der EU-Kommission für handelspolitische Schutzmaßnahmen in der vergangenen Woche getroffenen Entscheidung, zukünftig Biodieselimporte aus Indonesien mit einem Strafzoll zwischen 8 und 18 Prozent zu belegen. Der Ausschuss entsprach damit einer Beschwerde des Europäischen Biodieselverbandes EBB. Die UFOP weist darauf hin, dass der Import von Palmöl zur Herstel-

lung von Kraftstoffen in der Europäischen Union damit nicht eingeschränkt werde. Diese Maßnahme werde daher nicht den erhofften Effekt einer Marktentlastung für die heimischen Rohstoffe wie Raps bewirken, zumal sich vor allem in Deutschland der Verdrängungseffekt von Biodiesel aus Abfallölen weiter fortsetze, stellt die UFOP kritisch fest. Der Anteil von Biodiesel aus Rapsöl habe sich seit 2014 von ca. 1,4 Mio. t auf 0,67 Mio. t mehr als halbiert. Die Biodieselherstellung in Deutschland sei

dagegen mit insgesamt über 3 Mio. t nicht reduziert worden und Rapsöl mit etwa 60% die bedeutendste Rohstoffquelle, betont der Verband. Die entsprechenden Biodieselmengen würden allerdings exportiert. Diese Mengen könnten hierzulande zur Erfüllung der Treibhausgas-Minderungsverpflichtung im Verkehrssektor beitragen. Alternative Antriebe oder Kraftstoffe wie die E-Mobilität oder in ferner Zukunft die synthetischen Kraftstoffe aus erneuerbaren Strom warten auf den Markthochlauf. Die Bundesregierung verschenke damit nicht nur ein Klimaschutzpotenzial, sondern zugleich Steuergelder. Denn Deutschland müsse Emissionszertifikate von anderen Mitgliedsstaaten zukaufen, wenn die gesetzten Klimaschutzverpflichtungen verfehlt werden sollten. Daher müsse jetzt eine Anpassung der Treibhausgas-Minderungsverpflichtung vorgenommen werden, indem die THG-Quote ab 2020 von 6 Prozent auf 16 Prozent in 2030 erhöht werde, fordert die UFOP die Bundesregierung auf.

Schlaglichter

Energiewende im Verkehr - Biokraftstoffe haben eine Perspektive

6. BBE/UFOP-Fachseminar zeigte Perspektiven und Handlungsrahmen auf

„Biokraftstoffe sind der aktuell kostengünstigste Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr“, mit dieser Feststellung unterstrich Frank Bonaldo, Referatsleiter „Energiewende in der Mobilität, Kraftstoffmärkte, im Bundeswirtschaftsministerium die grundsätzliche Bedeutung der Biokraftstoffe zu Beginn des 6. Fachseminars zum Thema „Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen und erneuerbarem Strom“. Die Ausrichter dieser Seminarreihe, der Bundesverband Bioenergie (BBE) und die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) begrüßten etwa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.



Bonaldo unterstrich bezugnehmend auf das in der Regierungskoalition abgestimmte Biobrennstoffpotenzial von 1.000 bis 1.200 PJ und die in Ergänzung zur Förderung der E-Mobilität große Bedeutung der Biokraftstoffe. Mit der Feststellung, dass nicht in Zukunft, sondern jetzt mit 500 PJ in Abhängigkeit von der Kilometerleistung etwa 13 bis 15 Mio. Pkw betrieben werden könnten, könnten nachhaltige und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe mit 20 bis 25 Mio. t CO₂_{equ} zur Treibhausgaseinsparung im Verkehr beitragen. Der Vortrag war ein ermutigender Einstieg in die Veranstaltung.

Den aktuell von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) veröffentlichten Evaluations- und Erfahrungsbericht 2018 stellte Referatsleiterin Stefanie Küppers und die aktuellen Änderungen im Nabisy-Datenbanksystem Karl-Heinz Schnau vor. Der Bericht und das von der BLE seit 2009 stetig weiterentwickelte Datenbanksystem, hätten einen international beachteten Stellenwert erreicht, an dem sich nicht nur die Mitgliedsstaaten, sondern auch die EU-Kommission orientieren müsse, wenn infolge der RED II ein EU-Datenbanksystem geschaffen werde, stellten die Seminarteilnehmer fest.

Andreas Feige, Geschäftsführer International Sustainability & Carbon Certification, ISCC, und Peter Jürgens, Geschäftsführer REDcert GmbH, erläuterten in ihren Vorträgen den Handlungsbedarf zur Umsetzung der Delegierten Verordnung zur Regelung von Biokraftstoffen aus high und low-iLUC Biomasserohstoffen bzw. den Anpassungs- und Erweiterungsbedarf der Zertifizierungssysteme. Feige und Jürgens bemängelten die unzureichende Regelungstiefe der RED II und fehlenden begleitenden rechtlichen Regelungen in Form erforderlicher delegierter Rechtsakte im Zusammenhang des von der EU-Kommission selbst vorgegebenen Zeitdrucks zur Umsetzung bis Juni 2021. Betroffen in Europa ist bereits die Ernte 2021.

Detlef Evers, Geschäftsführer Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe, MVaK, gab einen umfassenden Überblick über die Marktentwicklung

von aus Abfallölen und -fetten hergestellten Biodiesel, die Importherkünfte und -mengen und Initiativen, das noch bestehende Abfallölpotenzial aus Haushalten einzusammeln. Evers informierte auch über den Betrugsfall, ausgelöst durch den Biodieselhersteller Kampen in den Niederlanden, der die Vertrauenswürdigkeit der gesamten Branche belastete. Evers stellte Maßnahmen vor, die die Branche derzeit auf europäischer Ebene abstimme, um die Transparenz und Dokumentationsqualität weiter zu verbessern.

Jenny Walther-Thoss, WWF Deutschland, erläuterte die grundsätzliche Bedeutung von Nachhaltigkeitssystemen und stellte fest, dass sich deren Wirksamkeit nicht mit den in der RED II gestellten Anforderungen messen lassen könnten, weil diese freiwillig und nicht wie bei Biokraftstoffen auf rechtlicher Grundlage basierten. Die RED II und die Umsetzung in Deutschland mit dem Datenbanksystem, den Vor-Ort-Audits bei den Zertifizierungsstellen oder im Rahmen einer Zertifizierung in einem Drittstaat, setze hier den Maßstab.

Igor Dormuth, Auditor beim TÜV Süd, gab einen Überblick über die bestehenden und zukünftigen rechtlichen Rahmenbedingungen und erforderlichen Nachweise zur Anrechnung der E-Mobilität auf die THG-Quote. Die Anforderungen für erneuerbaren Strom seien bei weitem nicht so streng und engmaschig wie bei Biokraftstoffen, stellte Dormuth fest.

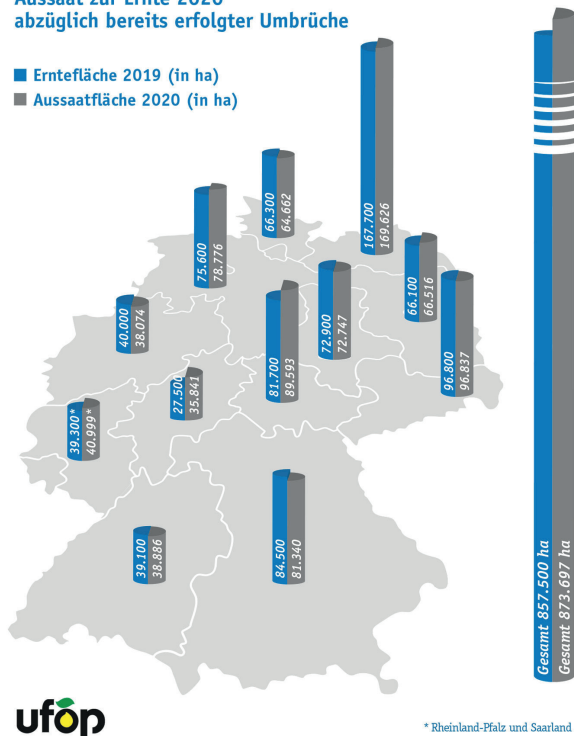
Schlaglichter

UFOP-Studie zur Ernte 2020: Rapsaussaat leicht über Erntefläche

Winterrapsfläche

UFOP-Prognose
Aussaat zur Ernte 2020
abzüglich bereits erfolgter Umbrüche

■ Erntefläche 2019 (in ha)
■ Aussaatfläche 2020 (in ha)



* Rheinland-Pfalz und Saarland

Der Winterrapsanbau zur Ernte 2020 bleibt auf dem geringen Niveau des Jahres 2019. Mit 880.500 Hektar liegt die Aussaatfläche nur 3 Prozent über der aktuellen Erntefläche. Unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Umbrüche ergibt sich eine Anbauausweitung von rund 2 Prozent. Während viele Landwirte im Dürrejahr 2018 ins Risiko gegangen sind und in den trockenen Boden gesät haben, war diese Risikobereitschaft nach einem in weiten Regionen Deutschlands ähnlich trockenen Sommer 2019 nicht vorhanden. In der Vorsaison führte der schlechte Feldaufgang zu erheblichen Umbrüchen in einer Größenordnung von rund 120.000 Hektar. Darüber hinaus haben die Erträge 2019 ein weiteres Mal enttäuscht und waren gemeinsam mit niedrigen Erzeugerpreisen keine Motivation

Schätzung ist eine Befragung von rund 2.260 Raps-Landwirten, die im September und Oktober deutschlandweit durchgeführt wurde. Abzüglich bereits erfolgter Umbrüche von 6.800 Hektar liegt die aktuelle Rapsfläche bei 873.700 Hektar. Im Vergleich zur Erntefläche 2019 von 857.500 Hektar bedeutet dies einen Anstieg des Anbaus um 16.200 Hektar (+1,9 Prozent).

Aufgrund der schlechten Erfahrungen im Dürrejahr 2018 haben Landwirte in den erneut von einem deutlichen Regenmangel betroffenen weiten Regionen Deutschlands den Winterraps nur dort ausgesät, wo die Bedingungen günstig waren. Beim Vergleich der Aussaatfläche 2019 (inklusive bereits erfolgter Umbrüche) mit der Erntefläche 2019 wird

für eine Ausweitung des Rapsanbaus. Im Gegensatz zum Vorjahr sind Umbrüche in der laufenden Saison nach den vorliegenden Daten nur in geringem Umfang vorgenommen worden. Die im Feld stehenden Rapsbestände präsentieren sich vor dem Winter in einem überwiegend guten Zustand.

Das von der Union zur Förderung von Oel und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) beauftragte Marktforschungsinstitut Kleffmann Group schätzt die Aussaatfläche von Winterraps zur Ernte 2020 auf 880.500 Hektar. Basis dieser

in Hessen der größte Flächenzuwachs erwartet (+30,3 Prozent/+8.300 Hektar). Es folgt Thüringen mit +9,7 Prozent (+7.900 Hektar). Damit konnten die massiven Rückgänge der Vorjahresaussaat in diesen beiden Bundesländern teilweise wieder aufgeholt werden. Für Rheinland-Pfalz (+4,3 Prozent/+1.700 Hektar) sowie Niedersachsen (+4,2 Prozent/+3.200 Hektar) wird ebenfalls ein Anstieg der Erntefläche prognostiziert. Leichte Rückgänge des Winterrapsanbaus werden dagegen in Nordrhein-Westfalen (-4,8 Prozent/-1.900 ha), Bayern (-3,7 Prozent/-3.200 ha) und Schleswig-Holstein (-2,5 Prozent/-1.600 ha) verzeichnet. In den übrigen Bundesländern bleibt die Rapsfläche stabil.

Mecklenburg Vorpommern bleibt mit 169.600 Hektar das bedeutendste Bundesland für den Rapsanbau und weist damit als einziges Land noch eine Fläche über 100.000 Hektar auf. Es folgen Sachsen mit 96.600 Hektar, Thüringen (89.600 Hektar), Bayern (81.300 Hektar), Niedersachsen (78.800 Hektar), Sachsen-Anhalt (72.700 Hektar), Brandenburg (66.500 Hektar) und Schleswig-Holstein (64.700 Hektar). In Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Hessen werden weniger als 41.000 Hektar Raps angebaut.

Die Anzahl der rapsanbauenden Betriebe hat sich nur geringfügig reduziert. Zur Ernte 2019 hatten 2.119 der 2.261 befragten Betriebe Winterraps im Anbau. 142 Landwirte sind zur Ernte 2020 in den Rapsanbau eingestiegen, während 188 Landwirte in diesem Jahr keinen Raps mehr ausgesät haben (Aussteiger). Somit bauen 98 Prozent der Raps-Landwirte von 2019 auch zur Ernte 2020 Winterraps an.

Schlaglichter

Emissionshandel im Verkehr gut für Klima und Verbraucher: Ausnahme vom CO₂-Preis für Biokraftstoffe

Am 15.11.2019 wurde vom Bundestag das Gesetz zum nationalen Emissionshandel von Kraft- und Brennstoffen (BEHG), das eine CO₂-Bepreisung für Kraftstoffe und Heizstoffe festschreibt, verabschiedet. Die Bioenergieverbände begrüßen die Klarstellung, dass nachhaltige Bioenergie von der Bepreisung ausgenommen sein soll. „Das BEHG ist für uns als Bioenergiebranche ein positiv zu bewertender Schritt für das Erreichen der Klimaziele“, freut sich Sandra Rostek, Leiterin des Hauptstadtbüros

Bioenergie, über die heutige Einführung einer CO₂-Bepreisung. Der Bundestag will heute klarstellen: Für Emissionen aus biogenen Brennstoffen wird nun wie für alle erneuerbaren Energien ein Emissionsfaktor von Null festgelegt. Außerdem muss die Nachhaltigkeit der Biomasse entsprechend nachgewiesen werden. „Das begrüßen wir sehr als entscheidendes Signal für unsere Branche, die endlich für ihre Nachhaltigkeit anerkannt wird“, resümiert Rostek. Wichtig ist aus Sicht der Bioenergieverbände nun, dass

die Nachhaltigkeitsanforderungen übereinstimmen mit den Regelungen, die bereits aus der EU-Richtlinie für Erneuerbare Energien, der RED II, hervorgehen. Nur so kann ein unnötiger bürokratischer Aufwand vermieden werden. Daher fordern die Bioenergieverbände die Bundesregierung dazu auf, die Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Bioenergie in den nachfolgenden Verordnungsverfahren des BEHG so festzulegen, dass sie im Einklang mit den Vorschriften der RED II stehen.

17. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität

Luft- und Schifffahrt stehen besonders im Fokus der öffentlichen Kritik. Flüssige alternative Kraftstoffe sind hier alternativlos, wenn auch diese Sektoren einen wirksamen Beitrag für die ab 2021 global eingeführten Klimaschutzverpflichtungen leisten müssen. Das grundsätzliche Problem und Herausforderung zugleich sind die sehr langen Lebenszyklen der Flugzeuge und Schiffe. Selbstverpflichtungen, bspw. den Zuwachs an Verkehrsleistung treibhausgasneutral auszurichten, führen zwangsläufig zu der Frage, welche alternativen Kraftstoffe heute verfügbar und technisch einsetzbar sind. Mit diesen grundsätzlichen Fragen befasst sich das Forum „Biokraftstoffe in der Luft- und Schifffahrt“ anlässlich des 17. Internationalen Fachkongresses für erneuerbare

re Mobilität, der vom 20. bis 21. Januar 2020 in Berlin stattfindet.

Nicht nur für diesen spezifischen Anwendungsbereich, sondern für alle weltweiten Einsatzbereiche innovativer Kraftstoffe ist eine professionelle Kraftstoffforschung unerlässlich. Der zweitägige Kongress im Berliner City Cube wird sich daher intensiv mit dem Status Quo und der Zukunft der Kraftstoffforschung befassen.

Nicht nur in der Europäischen Union, sondern weltweit müssen motortechnische und emissionsrechtliche Anforderungen mit unterschiedlichen Beimischungsanteilen erfüllt werden. Die langjährige Biokraftstoffforschung in Deutschland liefert

hierzu nicht nur wichtige Ergebnisse, sondern auch Ansätze perspektivisch Biodiesel als notwendige Komponente synthetischen Kraftstoffen beimischen zu müssen. Vor diesem Hintergrund müssen treibhausgasoptimierte und nachhaltige Biokraftstoffe als Ergebnis einer systematischen Begleitforschung auch als global wichtige Beimischungskomponente weiterentwickelt und Synergieeffekte untersucht werden. Die zeitlich sehr ambitionierten Klimaschutzvorgaben und die global stetig steigende Verkehrsleistung machen nachhaltige Biokraftstoffe unverzichtbar für den zeitnahen Einstieg in eine spürbare Energiewende im Transportsektor. Informationen zum Kongress und die Registrierung sind zu finden unter: www.kraftstoffe-der-zukunft.com.

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.

