

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	13. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	344,23	338,77	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	368,00	359,00	↗
Rapsöl	713,00	694,00	↗
Rapsschrot	202,00	214,00	↘
Rapspresskuchen*	231,75	256,90	↘
Paris Rapskurs	348,50	353,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	115,70	115,48	↗
Rapsölkraftstoff*	128,00	128-135	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	103,08	101,09	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	38,32	39,46	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Angetrieben von Sojabohnen-, Palmöl- und zeitweise auch festen Rohölkursen erreichten Rapsnotierungen in Paris 7-Wochenhoch
- Steigende Gebote konnten Rapshandel kaum beleben
- Kontraktabschlüsse auf die Ernte 2016 nehmen leicht zu
- US-Soja verzeichnete längsten Aufwärtstrend seit 4 Jahren, lebhaftere Nachfrage nach US-Ware bescherte Gewinne

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise uneinheitlich, Rapsschrot erreichte bei regem Kaufinteresse 5-Monatshoch, Sojaschrot tendierte schwach
- Rapspresskuchen folgten zeitverzögert Rapsschrotpreisen

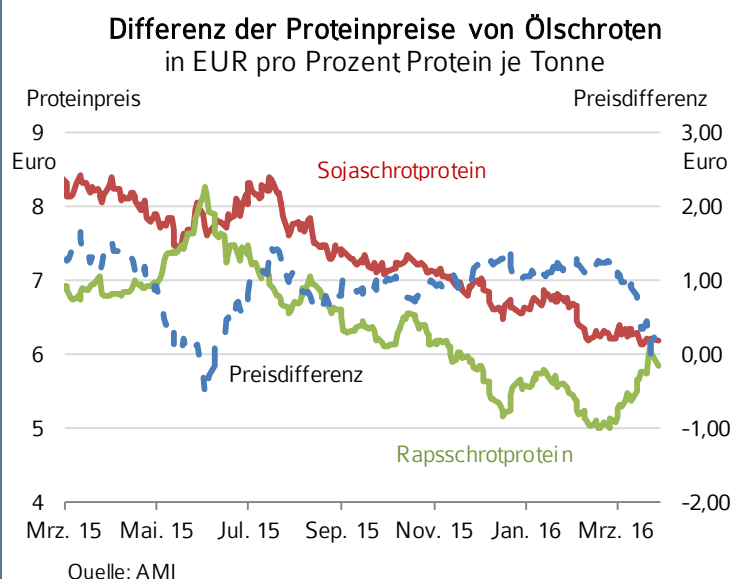
Pflanzenöle

- Rapsöl nach kräftigem Preisanstieg teurer als Sojaöl
- Regere Nachfrage trieb Preise für kaltgepresstes Rapsöl

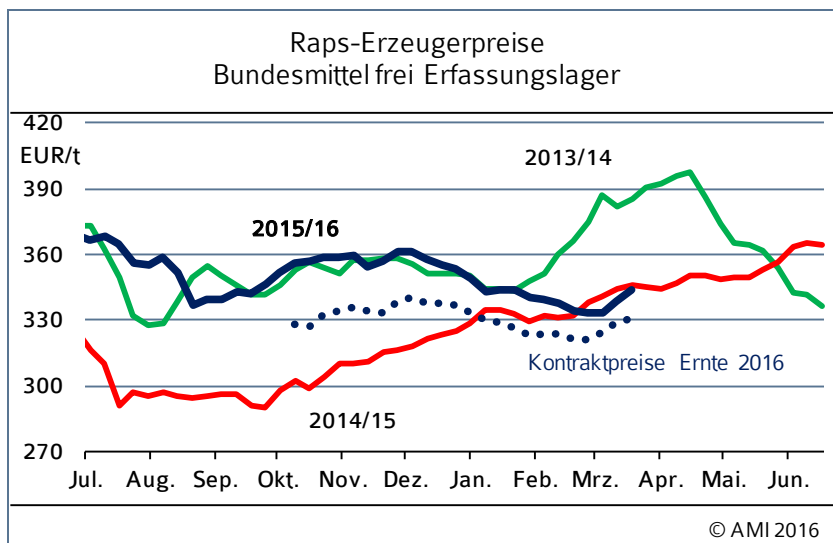
Biokraftstoffe

- Biodieserverbrauch im Januar 2016 deutlich höher als im Vorjahr
- Großhandelspreise bei schwacher Nachfrage kaum verändert

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 30.03.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	368	202	713	658
Vorwoche	359	214	694	652

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

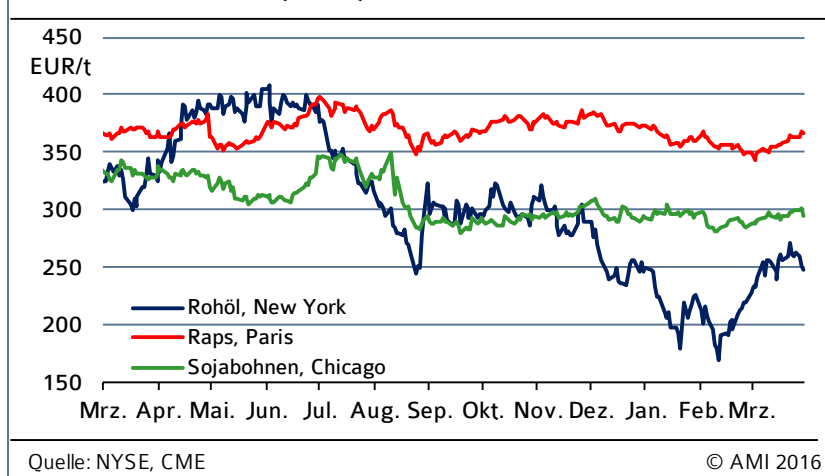
ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 22.03.2016)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	230-255	245-270	80,43	81,38	133,55
> 100 t	210-240	200-240	Vm: 80,03	79,78	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI

Internationale Terminkurse



Raps

Von dem Anstieg der US-Sojanotierungen sowie kräftig steigenden Palmölkursen in Kuala Lumpur konnte auch Raps in Paris profitieren und legte zum Monatsende deutlich zu. Der Fronttermin kletterte auf das höchste Niveau seit Jahresbeginn. Die Gebote am Kassamarkt erholten sich vor diesem Hintergrund von ihrem Saisontiefstand. Die Umsätze konnten das jedoch kaum ankurbeln. Vereinzelt wird mehr offeriert, von einem nachhaltig spürbaren Angebotsanstieg kann jedoch nicht die Rede sein. Gleichzeitig fragen die Ölmühlen aufgrund ihrer guten Deckung auf den vorderen Lieferterminen wenig nach.

Rapsöl

Die Rapsölpreise haben bei zeitweise lebhafterer Nachfrage für spätere Liefertermine sowie mit festen Rohstoffkursen deutlich zugelegt und liegen so über den Sojaölpreisen. Nach den jüngsten Verteuerungen ist das Kaufinteresse spürbar gesunken. Die Preisvorstellungen von Käufern und Verkäufern liegen zu weit auseinander.

Rapspresskuchen

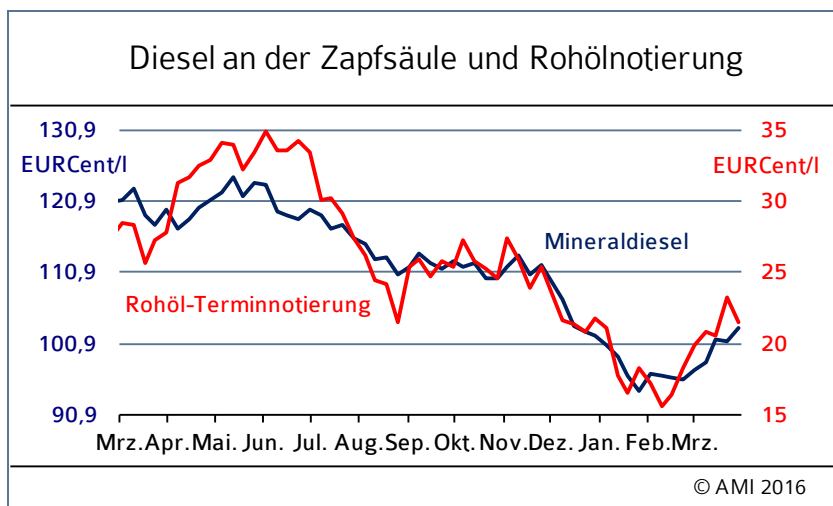
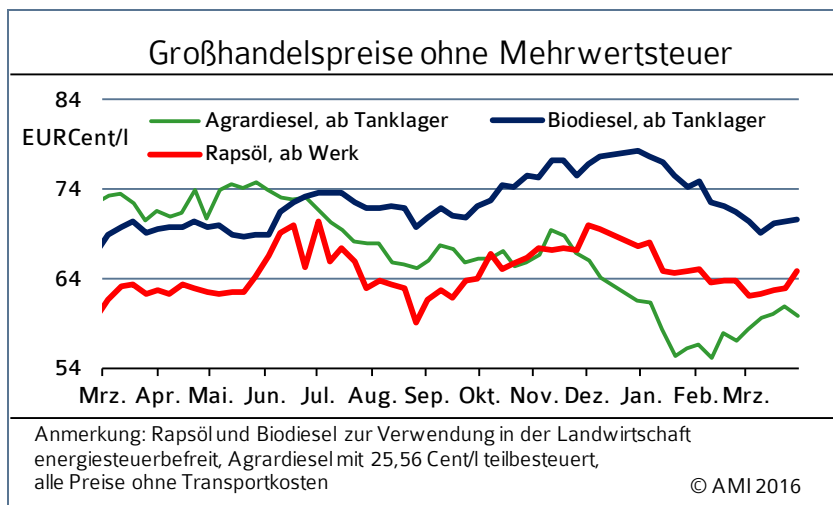
Dezentrale Ölmühlen haben im März 2016 ihre Forderungen für Rapspresskuchen insgesamt zurückgenommen. Es lässt sich aber bei einzelnen Anbietern bereits der Aufwärtstrend erkennen, der auch die Rapsschrotpreise zuletzt erfasst hatte. Im Mittel wurden im laufenden Monat für Rapspresskuchen 231,75 EUR/t verlangt, knapp 5 EUR/t weniger als im Februar 2016.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden gegenüber Vormonat um 1,3 Cent/l auf 81,23 Cent/l angehoben. Vereinzelt war noch Nachfrage aus dem Energiesektor spürbar, doch mit dem Ende der Wintersaison dürfte sich diese wieder beruhigen. Allerdings wird nachhaltiges Rapsöl immer wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Ölen. Für Rapsextraktionsöl fob Ölmühle wurden im März 2016 rund 62,5 Cent/l verlangt und hat sich damit sogar vergünstigt.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter www.AMI-informiert.de

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016
in 1.000 t

	Jan.	2016	2015
Biodiesel Beimischung	160,5	160,5	147,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	-0,6	-0,6	0,1
Summe Biodiesel	159,8	159,8	147,5
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,0
Summe Biodies. & PÖL	159,9	159,9	147,6
Dieselmotorkraftstoffe	2.741,7	2.741,7	2.619,8
Anteil Beimischung	5,9 %	5,9 %	5,6 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.741,1	2.741,1	2.620,0
Anteil Biodiesel & PÖL	5,8 %	5,8 %	5,6 %
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,8	9,8
Bioethanol Beimischung	83,3	83,3	69,2
Bioethanol E 85	0,0	0,0	0,0
Summe Bioethanol	93,1	93,1	79,0
Ottokraftstoffe	1.342,6	1.342,6	1.354,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,6	1.342,6	1.354,0
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	6,9 %	5,8 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Großhandelspreise

Der Kraftstoffhandel lief vor allem in den feiertagsbedingt kurzen Wochen schleppend. Die Großhandelspreise für mineralischen Diesel gerieten zum Monatsende bei schwachen Rohölkursen unter Druck. Im Vergleich zur Vormonat kostete vordere Ware aufgrund des kräftigen Anstiegs zur Monatsmitte aber 3 Ct/l mehr. Die Biodieselpreise haben sich demgegenüber kaum verändert. Steigende Rohstoffpreise gaben zwar Auftrieb, schleppende Nachfrage wirkte dem jedoch entgegen.

Tankstellenpreise

Die Preise für Diesel an der Zapfsäule sind im März 2016 deutlich gestiegen. Ende des Monats wurden für Diesel durchschnittlich 103 Cent/l gezahlt und damit etwa 7 Cent/l mehr als im Vormonat. Das entspricht außerdem dem höchsten Niveau seit Mitte Dezember 2015.

Verbrauch

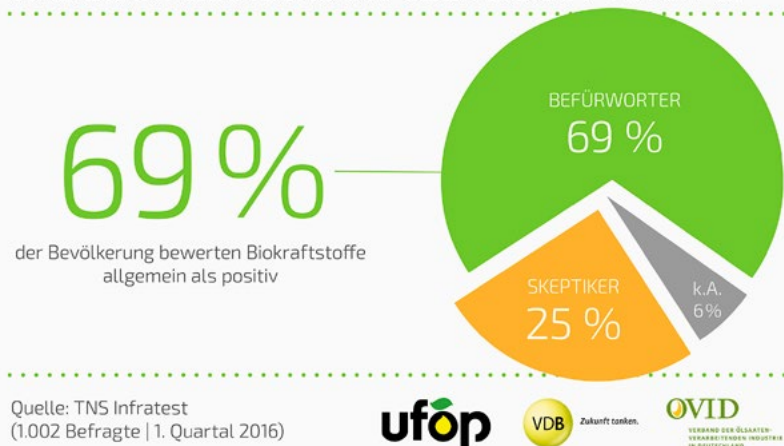
Der Biokraftstoffverbrauch in Deutschland ist auf vergleichsweise hohem Niveau in das Jahr 2016 gestartet. Während die Nachfrage nach Biodiesel zur Beimischung gegenüber Jan. 2015 um knapp 9 % zulegte, erhöhte sich der Beimischungsanteil von Bioethanol im Vergleich zum Vorjahresmonat sogar um 20 %. Das Plus für Biodiesel und Bioethanol fällt allerdings dadurch deutlich größer aus, weil das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, BAFA, die Menge für Januar 2015 nachträglich deutlich nach unten korrigiert hat. Statt mit 161.700 t wird nun mit einem für Jan. 2015 korrigierten Biodieserverbrauch von 147.390 t gerechnet. Da gleichzeitig auch die Nachfrage nach mineralischem Diesel im Januar 2015 wohl deutlich kleiner war, betrug der Beimischungsanteil 5,6 %. Im Januar 2016 lag er bei 5 % höherem Dieserverbrauch als im Vorjahresmonat rund 0,2 Prozentpunkte höher. Bei Bioethanol handelt es sich jedoch um eine echte Nachfragesteigerung, weil der Absatz im Vorjahresmonat mit 76.000 t geringer war als jetzt von der BAFA ausgewiesen. Die endgültigen Verbrauchszahlen für 2015 veröffentlicht das BAFA voraussichtlich im April 2016.

Schlaglichter

69 Prozent der Deutschen bewerten Biokraftstoffe positiv

Selbst viele Skeptiker würden Biokraftstoffe tanken, wenn ihnen die Nachhaltigkeit garantiert wird

WAS DENKT DEUTSCHLAND ÜBER BOKRAFTSTOFFE?



69 Prozent der Deutschen bewerten Biokraftstoffe grundsätzlich positiv. Dies hat eine repräsentative Umfrage von TNS Infratest ergeben. „Über zwei Drittel der Deutschen befürworteten Biokraftstoffe. Die Politik kann auf diese klare Unterstützung der Bevölkerung bauen und Biokraftstoffe im Straßenverkehr für die Erreichung der Ziele des Pariser Klimagipfels nutzen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB).

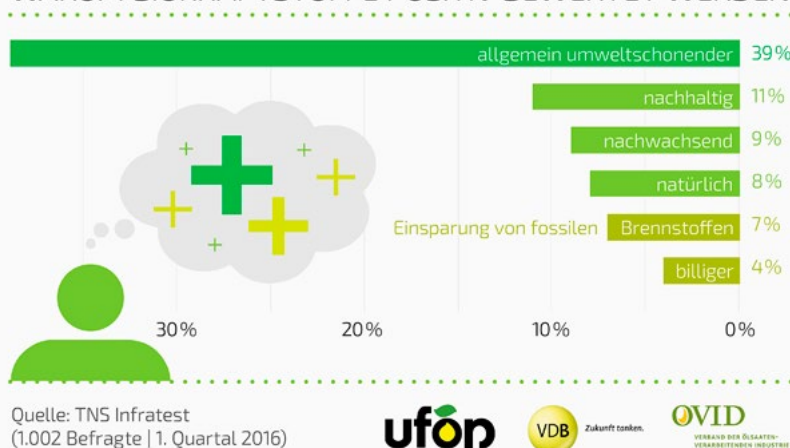
39 Prozent begründen ihre positive Einstellung zu Biokraftstoffen damit, dass Biodiesel und Bioethanol umweltschonender sind als fossile Kraftstoffe. „Biokraftstoffe verringern den Ausstoß von Treibhaus-

gasen erheblich. Je nach Rohstoff sparen sie zwischen 60 und 90 Prozent Treibhausgas-Emissionen ein im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen“, so Stephan Arens, Geschäftsführer der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP). Um möglichst hohe Reduktionswerte zu erreichen, wird auf jeder Stufe der Produktionskette von Biokraftstoffen daran gearbeitet, die Prozesse weiter zu optimieren. „Die Biokraftstoffbranche ist Vorreiter in der Entwicklung von nachhaltigen Produktionsprozessen – auch in der Landwirtschaft. Biokraftstoffe sind damit ein wichtiger Baustein für die saubere Mobilität von Morgen“, sagte Arens. Laut Erhebung ist nur jeder Vierte skeptisch gegenüber Biokraftstoffen eingestellt. Als Hauptgrund für eine

ablehnende Haltung wird die Nutzung von Agrarrohstoffen zur Energiegewinnung genannt, was nach Ansicht der Skeptiker zu Hunger führe. Dazu sagte Petra Sprick, Geschäftsführerin von OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland: „Biokraftstoffe haben weder signifikante Auswirkungen auf die Weltagrarpreise noch verknappen sie Lebensmittel. Trotz weltweit steigender Biokraftstoffproduktion sind die Agrarpreise schon seit längerem im Keller und die Lager voll. Im Gegenteil: Bei der Herstellung von Biodiesel aus Raps fällt zu 60 Prozent Schrot an. Diese eiweißhaltige Tiernahrung ist ein wichtiger Baustein der tierischen Veredelungsproduktion und trägt zur Sicherung der Welternährung bei.“

Etwa jeder zweite Skeptiker würde Biokraftstoffe tanken, wenn ihm die Nachhaltigkeit garantiert wird. Die ist bereits heute Standard und seit 2011 vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Zur Herstellung von Biokraftstoffen dürfen die Rohstoffe weder von Regenwaldflächen noch von umgebrochenem Grünland stammen: Stichtag ist der 1.1.2008. Dass Landwirte die Vorschriften einhalten, überprüfen unabhängige Auditoren, die wiederum von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung überwacht werden. Die Biokraftstoffindustrie hat mittlerweile Standards gesetzt, die auch andere Branchen zunehmend aufgreifen. Die Mehrheit der Deutschen schätzen Biokraftstoffe deshalb nicht nur als umweltschonend, sondern auch als nachhaltig ein.

WARUM BOKRAFTSTOFFE POSITIV BEWERTET WERDEN



Die repräsentative TNS-Infratest Umfrage wurde im Auftrag folgender Verbände der deutschen Biokraftstoffbranche durchgeführt: der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und dem Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID).

Schlaglichter

BDB^e kritisiert EU Bericht

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) teilt mit, dass der von der EU-Kommission veröffentlichte Bericht über den Zusammenhang von europäischen Biokraftstoffen und weltweiten Landnutzungsänderungen im Ergebnis nicht als Grundlage für gesetzgeberische Maßnahmen geeignet ist. Der am 10.03.2016 von der EU-Kommission veröffentlichte Bericht bekräftigt, dass die nach der Theorie über indirekte Landnutzungsänderungen (iLUC) postulierten Effekte von Biokraftstoffen für die weltweite Landnutzung in der Realität nicht beobachtet oder gemessen werden können. Die für die Landnutzung in den jeweiligen Regionen relevanten Einflussfaktoren werden als zu komplex dafür bezeichnet. Die iLUC-Theorie kann daher nach Aussage der an dem Bericht beteiligten Wissenschaftler nur in Modellen angewandt werden. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDBe, zieht daher den Schluss: „Die in dem Bericht enthaltenen Werte für iLUC können wegen gravierender Unsicherheiten und fehlender Überprüfbarkeit in der Realität nicht als Basis für gesetzgeberische Maßnahmen dienen. Ein positives Ergebnis des Berichts ist die Erkenntnis, dass eine Relevanz der Theorie indirekter

Landnutzungsänderungen (iLUC-Theorie) offensichtlich nicht belegt werden kann.“ Das dem Bericht zu Grunde liegende Modell Globiom unterscheidet sich in einigen Punkten von zuvor für andere Studien entwickelten Modellen. So werden für die Schätzung der weltweiten Effekte von Biokraftstoffen nicht die Produktionsdaten der weltweiten Erzeugung, sondern nur die Erzeugung in der EU berücksichtigt. Die europäische Bioethanol-erzeugung hat nur einen Anteil von knapp 6 Prozent an der weltweiten Produktion von ca. 74 Millionen Tonnen. Dieser Anteil ist als Grundlage für die Schätzung weltweiter Effekte zu gering und hat zwangsläufig gravierende Unsicherheiten zur Folge. Solchen Unsicherheiten soll mit der für den Bericht verwendeten sogenannten Monte-Carlo-Simulation begegnet werden. Die nach dem Spielcasino in Monte Carlo bezeichnete mathematische Simulationsmethode ermöglicht es, für große Mengen gleichartiger Zufallsdaten deren Wahrscheinlichkeit abzuschätzen. Bei unzureichender Datengrundlage ist die Aussagekraft der Monte-Carlo-Simulation jedoch zwangsläufig begrenzt. Dietrich Klein: „Vor diesem Hintergrund ist es nicht überra-

schend, dass die für den Bericht geschätzten iLUC-Werte für einzelne Biokraftstoffe stark von vorherigen Modellergebnissen abweichen. So wird für Biodiesel aus Soja ein Wert von 150 g CO₂/MJ angegeben; dieser Wert liegt um 263 Prozent höher als die in einer früheren Studie (IFPRI) für Soja angegebenen Werte von 56 bis 57 g CO₂/MJ. Diese und andere extreme Abweichungen wie bei Bioethanol aus Industrierüben sind klare Indizien für hohe Unsicherheitsfaktoren, die auch mit der Monte-Carlo-Simulation nicht beseitigt werden können.“ Die Autoren des Berichts hatten für die Bearbeitung des Modells Globiom die europäischen Stakeholder zur Einreichung von methodischen Hinweisen und Verbesserungsvorschlägen aufgefordert. Die eingereichten Vorschläge wurden nur in begrenztem Umfang berücksichtigt. So wurden zum Beispiel wichtige Ursachen für die Rodung von Regenwald wie Straßenbau, Bergbau und illegale Gewinnung von Holz nicht einbezogen. Auch eine nach den Standards des IPPC durchzuführende Validierung von Modellergebnissen, also ein Abgleich mit tatsächlich eingetretenen Entwicklungen, ist nicht erfolgt.

Biodiesel in Nordamerika Nr. 1 der alternativen Kraftstoffe im Flotteneinsatz

Biodiesel ist laut einer aktuellen Umfrage der Vereinigung der Nutzfahrzeugindustrie (NTEA) der wichtigste alternative Kraftstoff im nordamerikanischen Flottenverkehr. Nach 15 Prozent 2015 stieg der Anteil von Biodieselanwendern in diesem Markt auf jetzt 18 Prozent. Zum Einsatz kommt dabei in erster Linie B20. Mit

Blick auf die bereits längere Zeit sehr niedrigen Kraftstoffkosten sei das generelle Interesse an Biokraftstoffen zwar zurückgegangen, dennoch zeige die Umfrage, dass das Interesse der Flottenbetreiber an Biodiesel im Vergleich zum Vorjahr gewachsen ist, so Dayle Sumrall, Geschäftsführer des NTEA. Als Grund gibt er

an, dass die Flottenbetreiber erkannt haben, dass CO₂-Einsparungen und Nachhaltigkeit mit Biodiesel am einfachsten und kostengünstigsten zu realisieren sind. Hilfreich ist dabei sicherlich auch, dass 90 Prozent der Nutzfahrzeuge laut NTEA in Nordamerika werkseitig für den Einsatz von B20 freigegeben sind.

2. Fachtagung der Joint Fuels Research Group – Kraftstoffe für die Mobilität von morgen

Wissenschaftler und Experten der Kraftstoff- und der Kraftfahrzeugindustrie haben am 1. und 2. Juni 2016 im fränkischen Kloster Banz die Möglichkeit, sich bei der 2. Tagung der Fuels Joint Research Group zu aktuellen Fragen der Branche auszutauschen. Wie können fossile und biobasierte Kraftstoffe sowie deren Mischungen im Fahrzeug besser mit dem Motor kommunizieren und welche Technik braucht es dazu? Wie müssen die Kraftstoffe

in Zukunft ausgelegt sein, damit die Emissionen und damit die Umweltbelastung verringert werden können? Und: Welche Chancen haben Biokraftstoffe heute am Markt und welche Änderungen gibt es bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen? Die Tagung wendet sich an Experten der Kraftstoff- bzw. Biokraftstoffwirtschaft, der Motorenhersteller, Zulieferindustrie sowie der wissenschaftlichen Forschung und Entwicklung. Die

Fachtagung ist ein ausgezeichnete Anlass für den fachlichen Austausch, um Ideen und Lösungsmöglichkeiten zu den heutigen und zukünftigen Herausforderungen der Kraftstoffverwendung mit einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren.

Weitere Informationen:

<http://www.fuels-jrg.de/2-fjrg-tagung.html>

Schlaglichter

Raps-Biodiesel: ZERTIFIZIERT, NACHHALTIG, KLIMAFREUNDLICH

Laut einer im Januar 2016 vom Marktforschungsinstitut TNS Infratest durchgeführten Umfrage weiß nur rund die Hälfte der Bundesbürger, dass auch Biodiesel mit im Tank ist, wenn man Dieselkraftstoff tankt. Und nur jeder fünfte Befragte weiß darüber hinaus, dass bis zu 7 Prozent beigemischt werden. Das ist keine Erfindung der Mineralölunternehmen, um Landwirten einen sicheren Absatzmarkt zu bieten, sondern eine Verpflichtung, die 2007 durch das so genannte Biokraftstoffquotengesetz eingeführt wurde.

Neben der Sicherstellung einer größeren Unabhängigkeit von Mineralöl ist der Klimaschutz das zentrale Ziel der Beimischung. Bedingung: Der gesamte „Lebensweg“ des Rohstoffs vom Anbau bis zur Herstellung von Biokraftstoffen muss zertifiziert sein. In Prüflisten werden die Kriterien vorgegeben, die nach EU-Recht auch für Importe gelten. Biokraftstoffe sind damit der Vorreiter beim Klimaschutz und bei der Nachhaltigkeit. Obwohl beim Anbau, bei dem Transport und der Verarbeitung auch Treibhausgase entstehen, sind die Einsparungen enorm. Gesetzlich vorgeschrieben ist eine Treibhausgaseinsparung von mindestens 35 Prozent gegenüber fossilen Kraftstoffen. Tatsächlich schaffte der in Deutschland 2014 beigemischte Biodiesel sogar eine Einsparung von über 50 Prozent und erfüllte damit bereits die erst ab Anfang 2018 geltenden Anforderungen. Rechnet man die CO₂-Einsparung also korrekt um, wurden durch die Verwendung von Biodiesel nicht

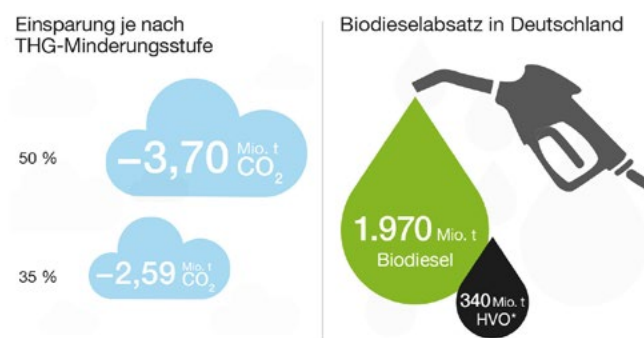
nur 2,59 Mio. Tonnen, sondern sogar mindestens 3,7 Mio. Tonnen Treibhausgase eingespart. Damit hat allein Biodiesel dazu beigetragen, rund 6 Prozent der Treibhausgase des gesamten deutschen Verkehrs zu reduzieren.

Hergestellt wurde der Biodiesel überwiegend aus Rapsöl. Das stark in der Diskussion befindliche Palmöl und das Sojaöl wurden lediglich in sehr kleinen Mengen verwendet. Neben Biodiesel wird auch so genanntes Hydriertes Pflanzenöl (HVO) eingesetzt, das fast ausschließlich aus Palmöl hergestellt wurde.

Auch dieser Biokraftstoff unterliegt einer Nachhaltigkeitszertifizierung gemäß den Vorgaben der Europäischen Union. Der große Anteil von Rapsöl bei der Herstellung von Biodiesel hat noch einen sehr interessanten Nebeneffekt, der ebenfalls der Umwelt zugute kommt. Beim Pressen der Rapssaat entsteht nämlich nicht nur Rapsöl, sondern auch eine große Menge

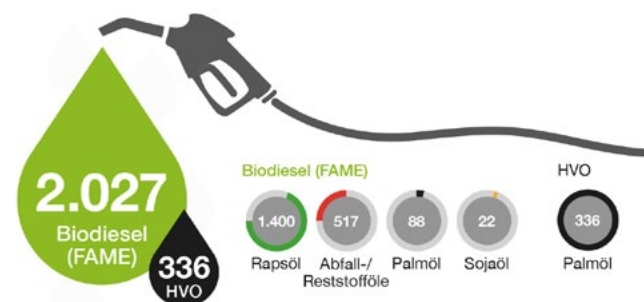
Eingesparte Treibhausgase (THG) durch Biodiesel 2014

Quelle: BAFA, Bericht der Bundesregierung zur Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe 2014 | *Hydriertes Pflanzenöl



Biodiesel und HVO 2014

Rohstoffmix und Absatz in Deutschland (in Mio. t) | Quelle: BLE



Rapseiweiß, das als hochwertiges Futtermittel eingesetzt wird. Es ersetzt dabei als Proteinquelle Importe von gentechnisch verändertem Sojaschrot. Man geht aktuell davon aus, dass durch die Nutzung dieser heimischen Eiweißfutterquelle mehr als 1 Mio. Hektar Sojaanbau in Südamerika eingespart werden. Und das alles durch eine kleine Menge Biodiesel, die dem Diesel beigemischt wird.

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.

ufop