

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE.....3
Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	44. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	666,00	654,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	700,00	692,00	↗
Rapsöl	1.580,00	1.550,00	↗
Rapsschrot	328,00	306,00	↗
Rapspresskuchen*	309,00	302,00	↗
Paris Rapskurs	698,25	647,00	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	249,89	234,79	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	155,61	159,21	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	83,87	80,44	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Raps anhaltend fest auch ohne Umsatz, angetrieben von Angst um Versorgung in zweiter Wirtschaftsjahreshälfte
- Weltmarkt setzt groß Hoffnung auf australische Rapsernte
- US-Sojakurse unter Druck hoher Ernteprognosen und geringer Exportzahlen, laufender Ernte verläuft schleppend

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot regional begrenzt, prompte Partien vereinzelt nachgefragt, Kaufinteresse für hintere Partien erloschen
- Sojaschrotpreise legten im Oktober weiterhin zu, Angebot ausreichend, Mangel an Transportmitteln erschwert den Handel

Pflanzenöle

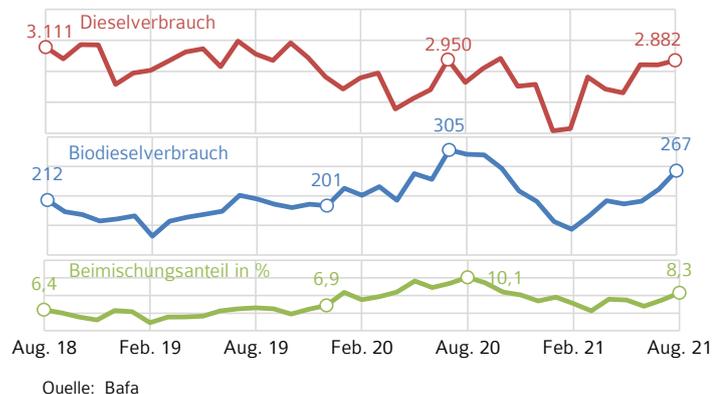
- Rapsölpreise auf Rekordkurs, lebhaft Nachfrage bis weit in das Jahr 2022 und teuer Rohstoff treibt
- Palmöl weiterhin auf hohem Niveau, Engpässe auf der Angebotsseite sowie Arbeitskräftemangel stützen

Kraftstoffe

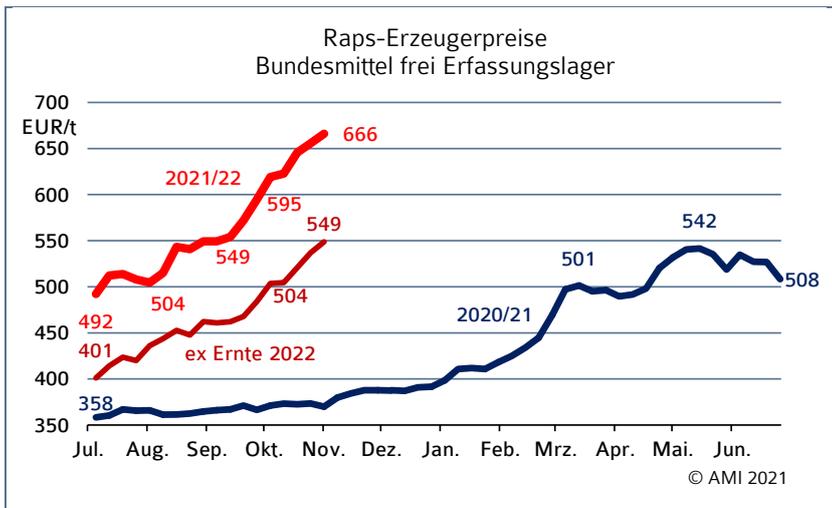
- Biodiesel erreicht neuen Rekordwert, unzureichendes Angebot, Niedrigwasser begrenzen Frachtraum, lebhaft Nachfrage
- Knappes Angebot bei reger Nachfrage treibt Rohölkurse, Opec+ weitet Förderung nicht aus

Grafik der Woche

Verbrauch von Diesel und Biodiesel
in 1.000 t



Marktpreise



Raps

Mit anhaltender Unterstützung aus Paris kletterten die Rapspreise in Deutschland auch in der aktuellen Woche weiter nach oben. In einigen Regionen wird jetzt schon auf das Überspringen der Marke von 700 EUR/t spekuliert. Aus diesem Grund werden die Restmengen von den Erzeugern zurückgehalten. Allerdings ist auch nicht mehr viel frei Ware der Ernte 21 vorhanden. In einigen Regionen wird von einem Verkaufsstand von bis zu 65 % gesprochen. Das erklärt die starke Verunsicherung, die auch die Börsennotierungen weiter nach oben treiben.

Rapsöl

Die Rapsölpreise steigen weiter. Gegenüber Vorwoche verzeichnen die zuletzt genannten 1.580 EUR/t für rohes Rapsöl ein Plus von 30 EUR/t. Dabei hat das Kaufinteresse wieder nachgelassen. Während in der Vorwoche Biodieselhersteller noch lebhaft Kontrakte für Raffinat abgeschlossen hatten, und das für Termine bis weit in das Jahr 2022 hinein, halten sie sich aktuell wieder zurück. Auf den vorderen Lieferterminen wird die Branche ohnehin sehr gut versorgt sein, Bedarfsspitzen bis zum Jahresende dürften dennoch nicht abgedeckt sein.

Rapsexpeller

Das Angebot bleibt weiterhin regional begrenzt. Der Mangel an Transportmitteln und Frachtraum, stützt die Forderungen zusätzlich. Liefertermine ab November wurden zuletzt mit 352 EUR/t bewertet, das sind 41 EUR/t mehr als noch im Oktober genannt wurden. Prompte Ware wird vereinzelt nachgefragt, während das Kaufinteresse für hintere Partien angesichts der hohen Forderungen fast völlig abgeklungen ist.

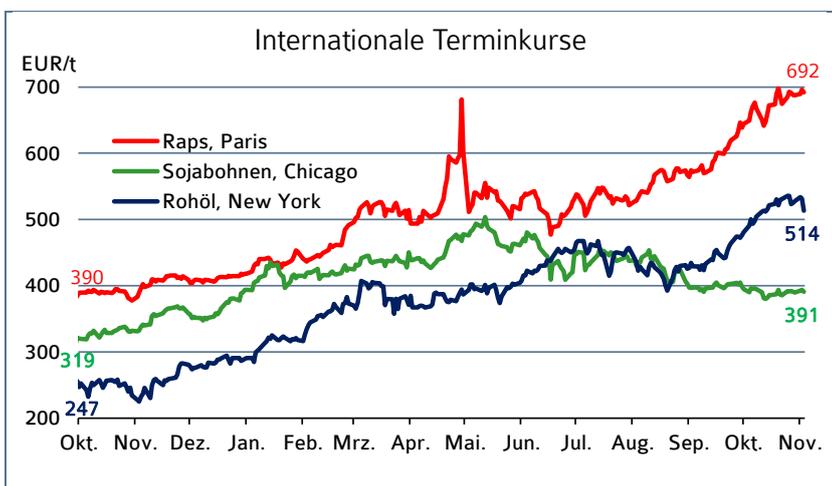
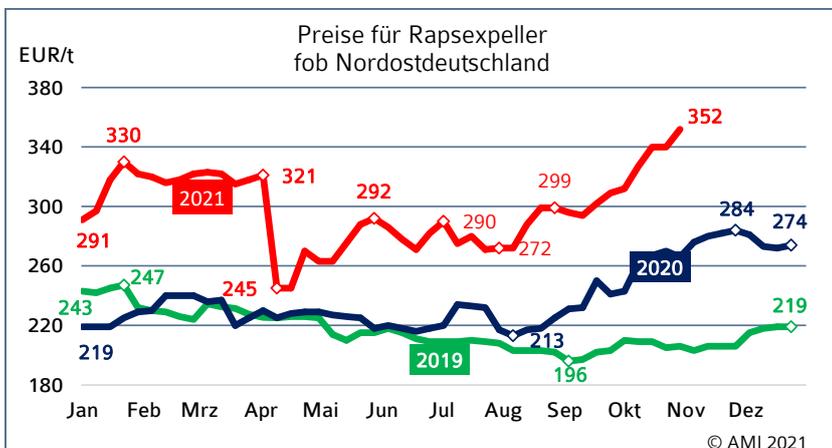
Großhandelspreise

Der Biodieselmärkte bleibt angespannt. Während Methylat-Katalysatoren vereinzelt wieder verfügbar sind und auch die Herstellung von Biodiesel wieder Fahrt aufnimmt, wird der Transport durch Niedrigwasser erheblich beeinträchtigt. Davon und den steigenden Rohstoffkosten getrieben, legen die Biodieselpreise erneut kräftig zu und erreichen Anfang November knapp 250 Cent/l. Anfang Oktober war nach von 218 Cent/l gesprochen worden.

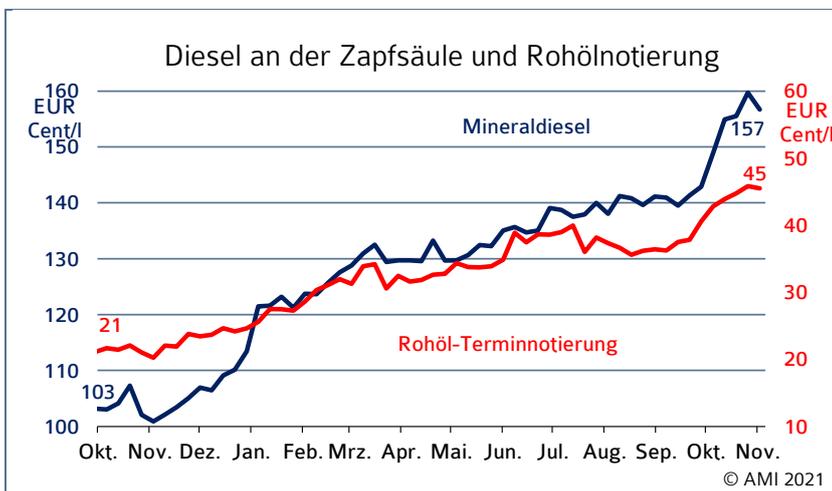
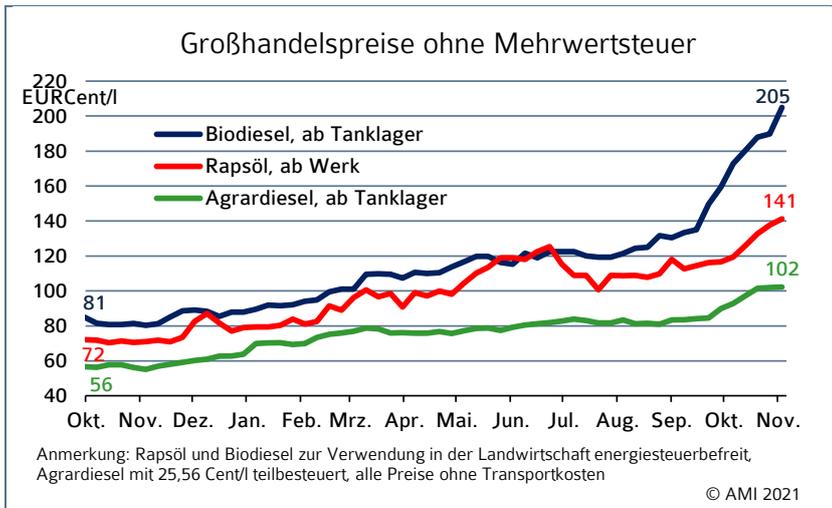
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 03.11.21, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2021 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	700	328	1 580	1230
Vorwoche	692	306	1 550	1216

Quelle: AMI



Biodiesel, Diesel



Tankstellenpreise

Die von der Opec+ angekündigte Erhöhung der Fördermenge um 0,4 Mio. Barrel/Tag bleibt wirkungslos infolge Förderausfalls im Golf von Mexiko und reduzierter Liefermengen aus Angola und Nigeria. Das Angebot bleibt deshalb bei anhaltend lebhafter Nachfrage unzureichend. Die folglich festen Rohölnotierungen treiben die Tankstellenpreise auch im Oktober in die Höhe. So verteuerten sich die deutschen Tankstellenpreise gegenüber Vormonat um rund 16,30 auf 159,21 Cent/l Ende Oktober.

Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel nahm im August 21 gegenüber Vormonat um fast 15 % sprunghaft zu und vollführte damit die gleiche saisonale Entwicklung wie schon in den Vorjahren. Das ist die größte Menge seit 10 Monaten. Da außerdem gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotoren vergleichsweise stabil blieb, erhöhte sich der Beimischungsanteil auf 8,3 %, so viel wie zuletzt im Oktober 2020. Das ist für das laufende Kalenderjahr zwar überdurchschnittlich, aber vergleichsweise schwach gegenüber den 10,1 % im Vorjahresmonat.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol legte im August 21 um fast ein Viertel zu. Das ist die größte Menge seit Dezember 2014. Vor allem zur Beimischung wurden 25 % mehr verwendet, während ins

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Aug.	kumuliert 2021	kumuliert 2020
Biodiesel Beimischung	172,2	157,7	182,5	211,3	204,7	210,0	266,7	1.644,1	2.019,2
Dieselmotoren	2.033,9	2.065,2	2.727,4	2.574,1	2.523,0	2.885,7	2.942,7	21.021,5	21.003,7
Biodiesel + Diesel	2.206,1	2.222,9	2.909,9	2.785,4	2.727,7	3.095,7	3.209,4	22.665,6	23.022,9
Anteil Biodiesel in %	7,8	7,1	6,3	7,6	7,5	6,8	8,3	7,3	8,8
Bioethanol ETBE a)	10,6	9,2	13,4	13,2	14,1	10,9	14,3	106,1	89,8
Bioethanol Beimischung	65,2	50,6	67,9	76,9	90,1	85,2	105,1	623,4	653,2
Summe Bioethanol	75,8	59,8	81,3	90,1	104,3	96,2	119,4	729,6	742,9
Ottomotoren	948,5	956,5	1.248,8	1.177,3	1.214,4	1.392,9	1.463,6	9.888,4	10.074,9
Otto- + Bioethanol	1.024,3	1.016,2	1.330,0	1.267,5	1.318,7	1.489,1	1.583,0	10.617,9	10.817,9
Anteil Bioethanol in %	7,4	5,9	6,1	7,1	7,9	6,5	7,5	6,9	6,9

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

ETBE 2,3 % mehr Bioethanol gingen. Der Einsatz von reinem Ottomotoren erhöhte sich im August 21 gegenüber Vormonat um knapp 5 %. Dennoch stieg der Beimischungsanteil auf 7,5 %, was allerdings kein Jahreshöchstwert ist. Der war im Mai 21 mit 7,9 % erreicht worden.

Schlaglichter

UFOP-Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2020/2021“ erschienen

Die Biokraftstoffpolitik auf nationaler und europäischer Ebene wird zunehmend komplexer, als Folge steigender Anforderungen auch an die Qualität der nachzuweisenden Nachhaltigkeitsanforderungen. Diese Alleinstellungsmerkmale der nationalen und internationalen Warenketten betreffen die Rohstoffherkunft und insbesondere die Treibhausgas-effizienz des Biokraftstoffs aus Anbaubiomasse oder Reststoffen und sind Grundlage für den inzwischen etablierten Handel mit Treibhausgasquoten. Der Biokraftstoffsektor nimmt seit der Einführung der THG-Quote im Jahr 2015 bereits das vorweg, was man sich für andere Sektoren jetzt ebenso dringend wünscht: den „Emissionshandel“.

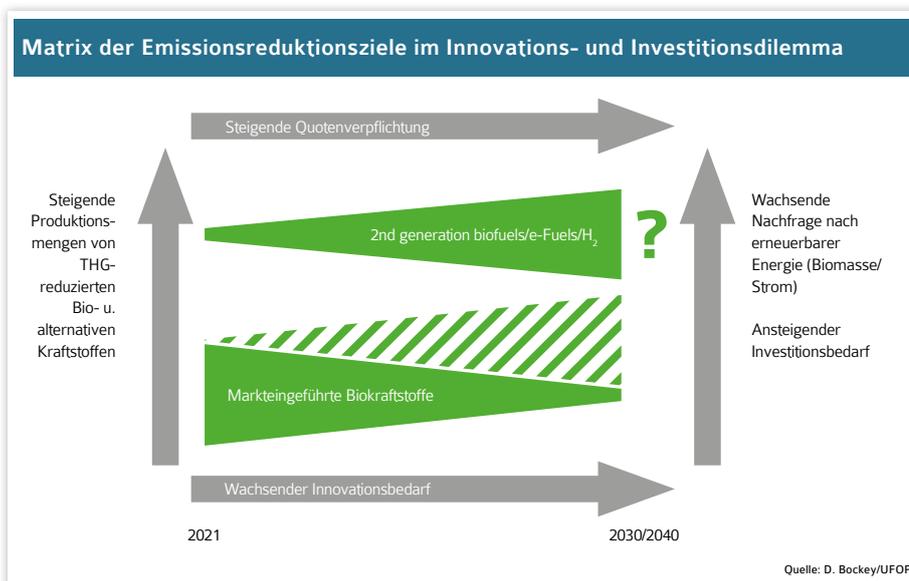
Ab 2022 wird der Strom für die Elektromobilität ebenfalls in diesen Markt eintreten. Auch die Politik hat erkannt, dass mit der hiermit verbundenen Wertschöpfung ein Beitrag zur Finanzierung des Ladesäulennetzes geleistet werden kann. Die entsprechenden Regelungen finden sich deshalb in der ab 2022 in der Warenkette umzusetzenden nationalen Umsetzung der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II), dem Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote, und in dem seit Juli vorliegenden

Vorschlag der EU-Kommission für die RED III wieder.

Die UFOP appellierte im Verlauf der Diskussion zur Beschlussfassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung der THG-Quote an die Politik, diese Gelegenheit zu nutzen und die Vorbehalte gegen nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse zu revidieren. Die gemeinsame Herausforderung liegt darin, für die restlichen acht Jahre der Verpflichtungsperiode bis 2030 das insgesamt verfügbare THG-Reduktionspotenzial zu mobilisieren. Die Politik läuft infolge der iLUC- und der immer wieder aufgeworfenen Tank-Teller-Diskussion in das Dilemma (siehe Schaubild) hinein, dass die heute verfügbaren Optionen tendenziell reduziert werden und gleichzeitig die dringend notwendigen Investitionen in Anlagen zur Produktion von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen oder für die Erzeugung von e-Fuels nicht erkennbar sind. Diese Herausforderung wird eines der zentralen Themen in der EU- und nationalen Förderpolitik zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors sein. Die UFOP vertritt deshalb den Standpunkt, dass auch die Höhe der Kappungsgrenze wieder auf den Verhandlungstisch kommen muss.



Diese Regelungsgegenstände und weitere Zusammenhänge erläutert der aktuell erschienene Sachstandsbericht der UFOP. Auf knapp 25 Seiten werden ergänzend die in der „UFOP-Fachkommission „Biokraftstoffe und Nachhaltige Rohstoffe“ beratenen Forschungsprojekte vorgestellt. Auch Biodiesel aus Rapsöl muss sich den stetig steigenden Qualitätsanforderungen stellen. Das gilt insbesondere mit Blick auf den zunehmenden Anteil von Fahrzeugen mit Dieselhybridantrieb. So führt der teilelektrische Antrieb zu längeren Standzeiten des Kraftstoffgemisches im Fahrzeugtank. Hier machen sich die Vorteile von Rapsöl als Rohstoff auch aus kraftstoffchemischer Sicht bemerkbar. Die Projektergebnisse werden im Rahmen des von der UFOP mitveranstalteten 19. Internationalen digitalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität vorgestellt.



Der Bericht schließt ab mit einer umfassenden Statistik zur nationalen und internationalen Biodieselproduktion und -verwendung, zu den aktuellen in den Mitgliedsstaaten gesetzlich verankerten Biokraftstoffquotenregelungen sowie mit einer auszugsweise Veröffentlichung der Statistiken aus dem Erfahrungs- und Evaluationsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE).

Der Sachstandsbericht steht Ihnen als Download zur Verfügung:

[Sachstandsbericht Deutsch](#)
[Sachstandsbericht Englisch](#)

Schlaglichter

Beimischungsanteil in Dieselkraftstoff erreicht Jahreshöchstwert

UFOP: Technologieoffenheit Türöffner für kurzfristig mehr Klimaschutz im Verkehr

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Dieselkraftstoff erreichte im August mit 8,3 % den höchsten Wert seit 10 Monaten.

Im August 2021 wurden 266.710 t Biodiesel und damit 15 % mehr als im Vormonat beigemischt. Da der Dieselverbrauch gleichzeitig nur um 2 % auf 2,9 Mio. t zunahm, erhöhte sich der Beimischungsanteil auf 8,3 %. Der Gesamtverbrauch Diesel und Biodiesel erreichte im August folglich 3,2 Mio. t, 1,6 % weniger gegenüber August 2020. Im laufenden Jahr summiert sich der Biodieserverbrauch auf 1,6 Mio. t, der Beimischungsanteil lag im Schnitt über die 8 Monate bei 7,3 %, im Vorjahreszeitraum bei 8,8 %.

Die UFOP weist darauf hin, dass die Norm für Dieselkraftstoff, DIN EN 590,

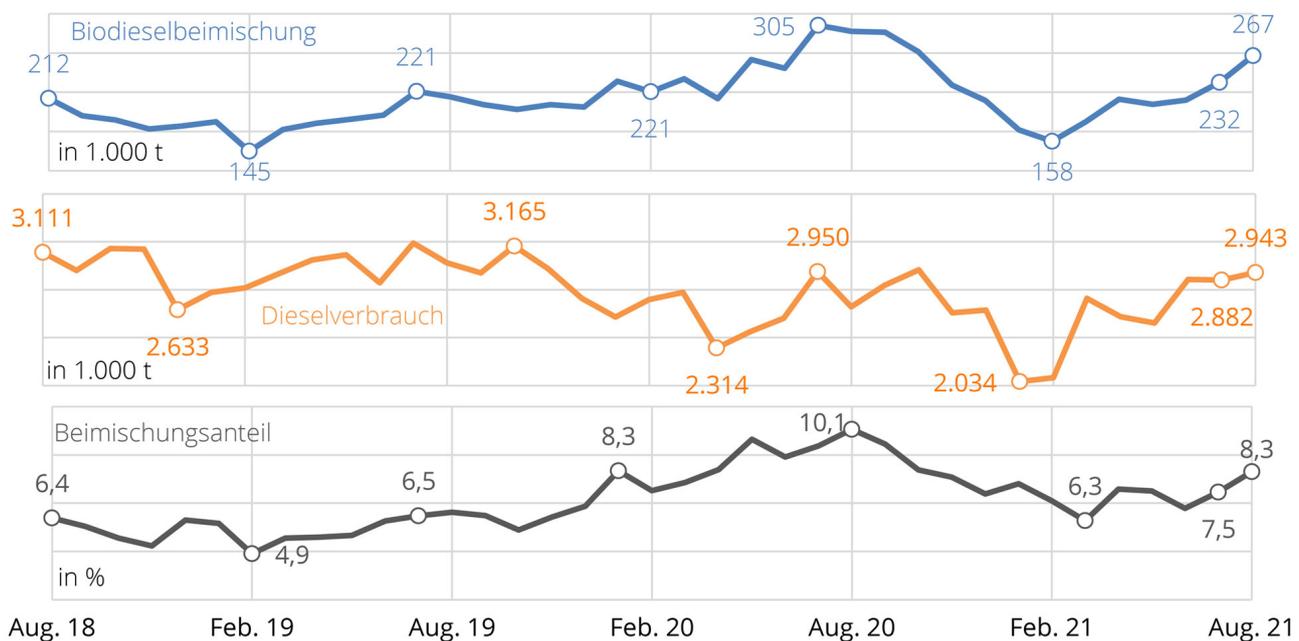
den Biodieselanteil auf 7 Volumenprozent begrenzt. Der diese Vorgabe überschreitende Beimischungsanteil ist Hydriertes Pflanzenöl (HVO). Diese Mengen werden vom zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) nach wie vor nicht ausgewiesen, kritisiert der Verband.

Die UFOP schätzt den Mengenbedarf für das Kalenderjahr auf ca. 2,5 Mio. t Biodiesel/HVO. Demzufolge verringert sich der Absatz um etwa 0,5 Mio. t verglichen mit dem Ausnahmejahr 2020. Im Jahr zuvor mussten die THG-Quotenverpflichteten die Emissionsminderung gemäß der EU-Kraftstoffqualitätsrichtlinie in Höhe von 6% ohne Quotenübertragung und damit vorrangig mit physischer Ware erfüllen. Diese Erfüllungsoption besteht wieder ab 2021. Hinzu kommt der grundsätzlich stetig sinkende Diesel- bzw. Energiebedarf infolge des Aufwuchses der E-Mobilität und der mit

diesem Antrieb verbundenen besseren Energieeffizienz.

Allerdings werden in 2030, dem Zieljahr des EU-Klima- und des in diesem Jahr besonders für den Verkehrssektor nachgeschärften Bundesklimaschutzgesetzes, noch mehr als 35 Mio. Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor angetrieben sein, betont die Förderunion. Für die Erfüllung der bis 2030 auf 25 Prozent schrittweise steigenden THG-Quotenverpflichtung und Emissionsvorgaben für den Verkehr, bedarf es technologieoffener aller Erfüllungsoptionen, einschließlich nachhaltig zertifizierter und treibhausgasoptimierter Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, Reststoffen und Abfällen, stellt die UFOP fest. Der Nachweis der Nachhaltigkeit ist der Passierschein für Marktzugang und Anrechnung, betont die UFOP mit Blick auf Produkte, die keine gleichrangigen Anforderungen erfüllen müssen.

Biodieselbeimischung und Mineraldieserverbrauch



Quelle: Bafa

Schlaglichter

8. BBE/UFOP-Fachseminar „Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen“ am 09.12. (online)

- **RED II – Umsetzung, Weiterentwicklung der Zertifizierung**
- **2030 – „Fit-for-55“? - RED III / EnergieSt-Richtlinie ein Ausblick**

Nach einem Eröffnungsvortrag zur internationalen Marktsituation bei Biokraftstoffen, wird nachfolgend der aktuell erschienene Evaluations- und Erfahrungsbericht 2020 der BLE. Biokraftstoffe auf Basis von Mindestquoten zu fördern, hat sich inzwischen international als Politikinstrument durchgesetzt. Die Anrechnung setzt in der EU den Nachweis bestimmter Anforderungen an die Nachhaltigkeit und Treibhausgasreduzierung voraus. Diese ändern sich mit der nationalen Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (EU/2018/2001) – RED II. Die mit dem Quotenjahr 2022

zu beachtenden Regelungen und neuen Anforderungen werden erläutert. Die sogenannte „iLUC“-Frage wurde mit der Regelung gelöst, diese Biokraftstoffe bzw. Rohstoffe (Palmöl) bis spätestens 2030 auslaufen zu lassen. Hiergegen haben die palmölproduzierenden Länder protestiert. Allerdings können palmölbasierte Biokraftstoffe unter Beachtung bestimmter Nachweisanforderungen angerechnet werden. Dies sieht die von der EU-Kommission erlassene delegierte Verordnung (EU) 2019/807) vor. Es stellt sich die Frage nach der praktischen Umsetzung und Kontrolle, die in zwei Vorträgen beantwortet wird.

Im Juli 2021 hatte die EU-Kommission das bestehende und neue Richtlinien bzw.

Verordnungen umfassende Vorschlagspaket „Fit-for-55“ vorgelegt. Ziel ist die Zementierung der Unumkehrbarkeit zur Erfüllung der Klimaschutzziele bis und nach 2030. Im abschließenden Vortrag wird ein Anstoß gegeben zu der Frage der Auswirkungen dieser Klimaschutzgesetzgebung auf den Verkehrssektor und im Besonderen bzgl. der erforderlichen Mobilisierung neuer innovativer alternativer Kraftstoffe. Die Fachwelt ist sich einig, dass mit Blick auf den Zeitdruck beim Klimaschutz, allein mit der Elektrifizierung der Antriebe der Transformationsprozess nicht gelingen kann, es werden zeitnah alle nachhaltigen Erfüllungsoptionen benötigt.

[Jetzt hier anmelden!](#)

VDB: 2020 sparen Biokraftstoffe im Verkehr 13 Millionen Tonnen CO₂ ein

Biodiesel, Bioethanol und Biomethan haben im Jahr 2020 rund 13 Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Damit konnten Biokraftstoffe so viel Treibhausgase mindern wie noch nie zuvor in Deutschland. Das geht aus den heute vom Hauptzollamt veröffentlichten vorläufigen statistischen Angaben über die Erfüllung der Treibhausgasquote hervor. Den weitaus größten Anteil an den Minderungen hatte Biodiesel. Bei Gesamteinsparungen von 14,2 Millionen Tonnen CO₂ lag die Elektromobilität mit 13.636 Tonnen CO₂-Reduzierung bei rund 0,1 Prozent. „Biokraftstoffe sind für die Emissionsminderung im Verkehrssektor nicht wegzudenken. Ohne Biodiesel, Bioethanol und Biomethan findet Klimaschutz im Straßenverkehr praktisch nicht statt“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). In Zukunft würden auch die durch Elektromobilität und den Einsatz von strombasierten Kraftstoffen erzielten Einsparungen steigen. „Klar ist: die deutschen Klimaziele für 2030 können nur mit

Biokraftstoffen erreicht werden“, sagte Baumann. „Wir brauchen zukünftig die Möglichkeit, durch höhere Biokraftstoffanteile im Kraftstoff mehr Klimaschutz zu erreichen. Daher sollte die Beimischung von Biodiesel standardmäßig von jetzt 7 Prozent auf 10 Prozent gesteigert werden, bei Bioethanol muss sie 20 Prozent erreichen.“ Nach Angaben des Hauptzollamts wurden 3,57 Millionen Tonnen Biodiesel und 1,11 Millionen Tonnen Ethanol beigemischt, um auf die Quote angerechnet zu werden und damit die Klimaziele zu erreichen.

Das Hauptzollamt meldet jährlich die Treibhausgaseinsparungen, die aufgrund der Treibhausgasreduzierungsquote (THG-Quote) erreicht werden. Diese Quote verpflichtet die Mineralölindustrie, den Treibhausgasausstoß der von ihr in den Verkehr gebrachten Kraftstoffe im Vergleich zum Jahr 2010 zu senken. Sie lag 2020 bei 6 Prozent. Die Mineralölunternehmen erreichen die Minderungen, indem sie Kraftstoffe einsetzen, die wenig CO₂

ausstoßen, also zum Beispiel Biokraftstoffe, grünen Wasserstoff sowie Erd- und Flüssiggas. Auch Elektromobilität ist auf die Quote anrechenbar. Bis 2026 dürfen auch Emissionsminderungen bei der Erdölgewinnung (Upstream Emission Reduction, UER) angerechnet werden. Aufgrund europarechtlicher Vorschriften konnten keine in den Vorjahren erzielten Emissionsminderungen auf das Jahr 2020 übertragen werden. Bis 2030 steigt die THG-Quote stark an.

Die Mineralölwirtschaft erfüllte 2020 die Treibhausgasquote zu rund 92 Prozent mit Biokraftstoffen, während andere Optionen wie Erdgas, Flüssiggas, Strom, Wasserstoff oder UER 8 Prozent übernahmen. „Derzeit ist die Beimischung von Biokraftstoffen der wichtigste Weg, um sie in den Verkehr zu bringen. Für die Zukunft sehen wir im Straßengüterverkehr und in der kommunalen Fahrzeugflotte auch vorzügliche Einsatzmöglichkeiten für B100“, sagte Baumann.

Schlaglichter

„Kraftstoffe der Zukunft 2022“: Fünf Tage Innovationsfreude pur

DIGITALER KONGRESS

19. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität

24. – 28. Januar 2022

Themen, u. a.:

- Innovative Mobilitätskonzepte für Stadt und Land
- Klimaschutz im Verkehr
- Biodiesel und Bioethanol
- E-Fuels und Biomethan
- EU-Politik und nationale Gesetzgebungen
- Biokraftstoffe im Schiffs- und Luftverkehr

PROGRAMM UND ANMELDUNG

www.kraftstoffe-der-zukunft.com



Umwelt- und klimafreundliche Mobilität von morgen gestalten: Das ist das Kernthema des 19. Internationalen Fachkongresses, der vom 24. bis 28. Januar im digitalen Format stattfindet. In 15 Fachforen teilen Experten die neuesten Erkenntnisse einer klimaneutralen Verkehrswende. Der Kongress wird vom BBE in Partnerschaft mit der UFOP, dem VDB, dem BDBe und dem FvB durchgeführt.

„Kraftstoffe der Zukunft 2022 – Navigator für nachhaltige Mobilität“: So lautet das Motto des 19. Internationalen Fachkongresses, zu dem der Bundesverband Bioenergie (BBE) gemeinsam mit seinen Partnern vom 24. bis 28. Januar 2022 einlädt. Mit 15 Sessions an fünf Tagen präsentieren Experten aus Wissenschaft, Politik und Forschung innovative Entwicklungen rund um die klimafreundliche und alltagstaugliche Mobilität der Zukunft. Der BBE stellt das Programm des Digitalkongresses vor:

Im Jahr 2030 soll der Verkehrssektor laut Bundesregierung 40 Prozent weniger CO₂ als im Jahr 2020 ausstoßen. Eine solche hohe Reduktion ist nur mit Elektromobilität nicht zu erreichen. Klar ist also: Ein Umstieg auf alternative, klimaschonende Kraftstoffe ist notwendig. Mögliche erneuerbare Kraftstoffe könnten Biodiesel, Bioethanol oder Biomethan sein, auch E-Fuels aus Wind-, Sonnen- und Bioenergie eröffnen neue Möglichkeiten. In der Seefahrt und Luftfracht gibt es nachhaltige Potentiale. Im Rahmen des Kongresses stellen Referenten aus ganz Europa in ihren 20-minütigen Beiträgen fortschrittliche Technologien sowie Ausblicke und Grenzen deren Einsatzes vor.

Auf dem Programm der digital durchgeführten Veranstaltung steht ebenso eine Podiumsdiskussion, in der insbesondere der Green Deal und die neuen Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Kommission im „Fit for 55“-Paket

besprochen werden. Insgesamt können Teilnehmer aus 60 Vorträgen wählen. Die Präsentationen werden als Videostream im Internet gezeigt. Die zweisprachige Durchführung ermöglicht eine internationale Teilnahme. Ein reger Informationsaustausch wird durch eine Fragestunde am Ende jedes Vortrages ermöglicht. Die erste Session startet am 24. Januar um 10:00 Uhr, die weiteren Kongresstage beginnen um 9:00 Uhr.

Der Fachkongress für erneuerbare Mobilität wird organisiert vom Bundesverband Bioenergie, der UFOP, dem Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDB^e), dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und dem Fachverband Biogas (FvB). Die Landwirtschaftliche Rentenbank fördert die Veranstaltung. Das komplette Programm sowie Informationen zum Frühbucherrabatt gibt es [hier](#).

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.