

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Kassapreise Raps im Sog rückläufiger Terminmarktnotierungen wieder unter 400 EUR/t
- Umsätze am heimischen Rapsmarkt bleiben gering, Importtraps aus der Ukraine und dem Baltikum dominiert den Handel
- US-Sojaernte bleibt im Fokus der Sojabohnenkurse

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise unter Druck, Nachfrage schwindet
- Sojaschrotpreise stabil, trotz zunehmenden Angebotes durch die laufenden Ernten

Pflanzenöle

- Rapsöl zuletzt wieder etwas fester, Handel konnte sich im Monatsverlauf merklich beleben
- Palmöl zieht im Preis an

Kraftstoffe

- Biodiesel im Aufwind einer belebten Nachfrage
- Rohöl legt kräftig zu, Aussicht auf kleineres globales Angebot treibt Kurse.

PREISTENDENZEN

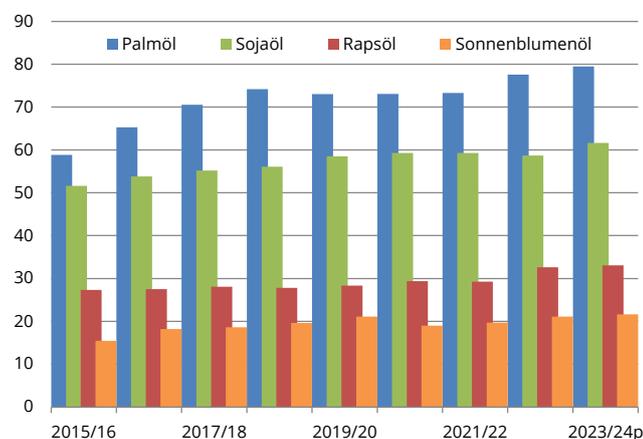
Preistendenzen

Mittelwerte	39. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	397,94	396,32	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	434,00	432,00	↗
Rapsöl	950,00	940,00	↗
Rapsschrot	285,00	285,00	→
Rapspresskuchen*	306,00	305,00	↗
Paris Rapskurs	452,25	449,00	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	180,00	165,18	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	184,15	183,58	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	93,68	90,28	↗

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

Grafik der Woche

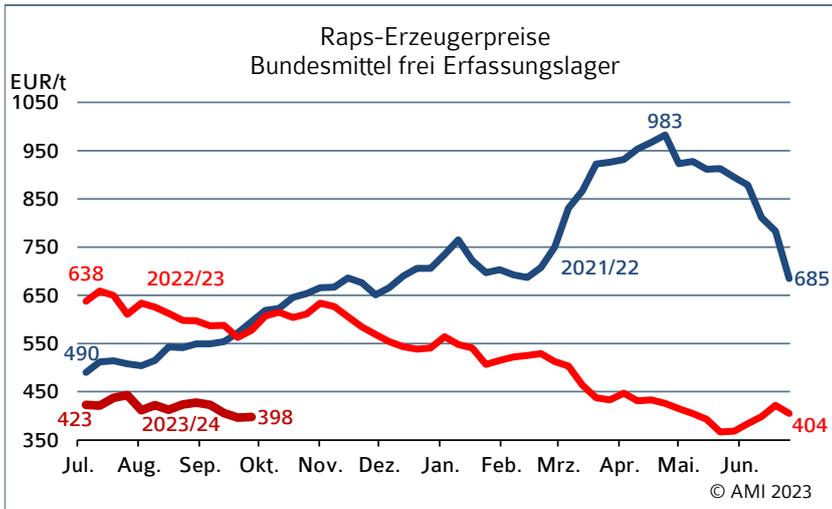
Globale Erzeugung von Pflanzenölen
in Mio. t



Quelle: USDA

Anmerkung: p = Prognose

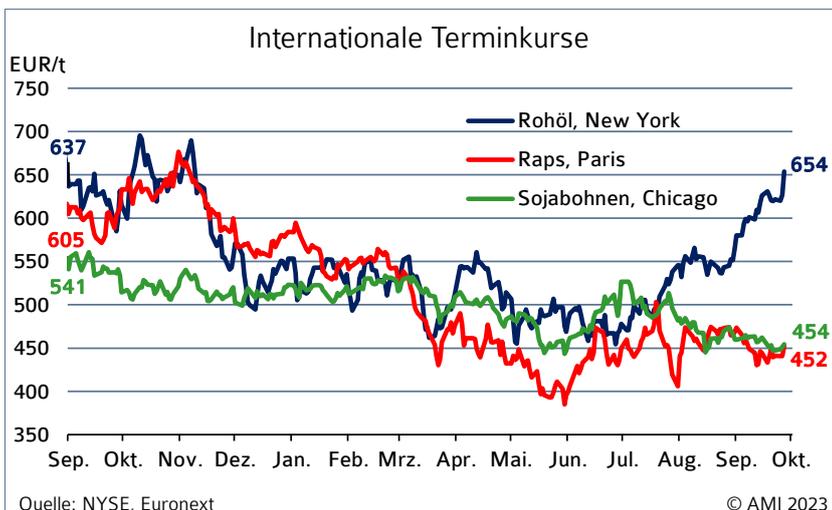
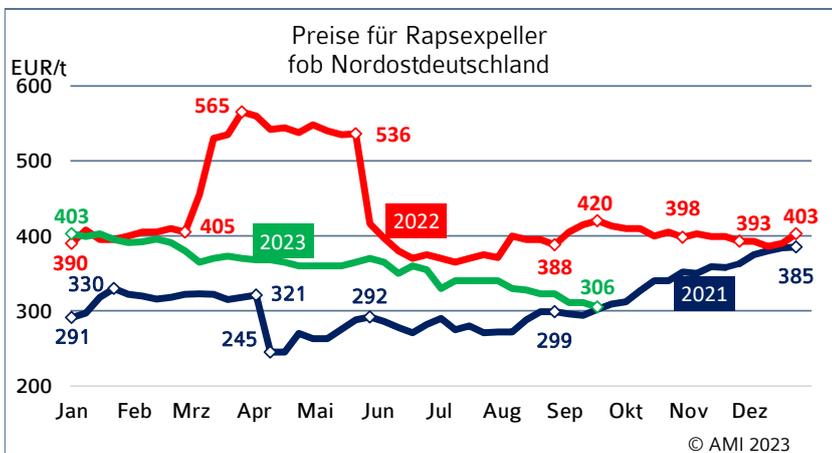
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 27.09.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	434	285	950	861
Vorwoche	432	285	940	887

Quelle: AMI



Raps

Am inländischen Rapsmarkt bleibt es weiterhin ruhig. Bei dem anhaltenden niedrigen Preisniveau warten Erzeuger auch weiterhin mit der Vermarktung der Ernte 23 ab. Wenn verkauft wird, dann lediglich aus Liquiditätsgründen oder Platzmangel. Ohnehin bleibt die Nachfrage gering. Ölmühlen scheinen ihren Bedarf bereits gedeckt zu haben. Indes sind die Rapsbestände regional gut aufgelaufen.

Rapsöl

Der Handel am heimischen Rapsölmarkt konnte sich im Monatsverlauf merklich beleben. Seitens des Energiesektors konzentriert sich das Kaufinteresse insbesondere auf Partien bis zur Lieferung im 1. Quartal 2024, denn die Margen gelten hier weiterhin als günstig. Die Verfügbarkeit von Rapsöl zur Lieferung bis Oktober wird dabei jedoch zunehmend knapper. Auch seitens der Konsumenten konnte sich der Handel zuletzt etwas beleben. Das Kaufinteresse beschränkt sich dabei auf Lieferungen im 2. und 3. Quartal 2024.

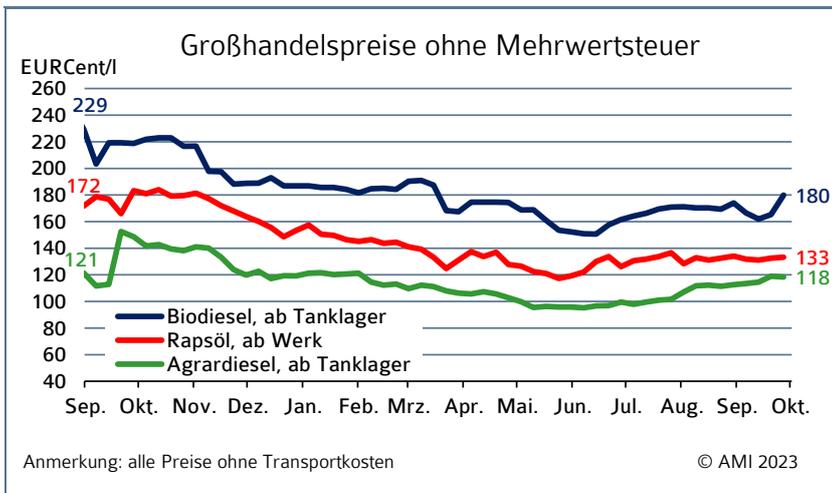
Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland kann sein Preisniveau im Monatsverlauf nicht halten und gibt weiter nach. Ende September sind 306 EUR/t für prompte Partien im Gespräch, vier Wochen zuvor wurden noch 323 EUR/t in Aussicht gestellt. Die Nachfrage bleibt auch weiterhin verhalten. Es werden nur kleine Mengen geordert, um den dringenden Bedarf zu decken. Das Angebot ist im ganzen Bundesgebiet mehr als ausreichend.

Großhandelspreise

Prompter Biodiesel bleibt zwar bei attraktivem Preisniveau gesucht, allerdings sind die Tanklager auf vorderen Lieferpositionen angesichts der belebten Nachfrage der vergangenen Wochen bereits vollständig geräumt. Damit sind nun nur noch Gebote für die kältestabile Winterware, FAME-10, erhältlich. Die Beimischung wird ohnehin ab dem 01.10. verpflichtend. Auch hier bleibt die Nachfrage belebt, das Angebot für Partien zur Lieferung im Oktober wird jedoch zunehmend knapper. Das dürfte in den kommenden Wochen den Preisspielraum nach oben weiter öffnen.

Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Die Drosselung der Rohölförderung, beziehungsweise die Reduzierung der Benzin- und Dieselexporte Russlands waren im September weiterhin kurswirksam. Im September lagen die Kurse mit 55,92 Cent/l auf einem 9-Monatshoch und 10 Cent/l über Vormonatslinie. Zudem blieb die chinesische und die US-Nachfrage trotz einer Abkühlung der Konjunktur überraschend robust. Zum Jahresende wird ein Angebotsdefizit prognostiziert, was die Preise auch im Oktober stützen dürfte. Auch an der Zapfsäule war die Preissteigerung spürbar. Mit 184,15 Cent/l stiegen die Preise für Mineraldiesel um fast 10 Cent/l im Vergleich zum Vormonat an.

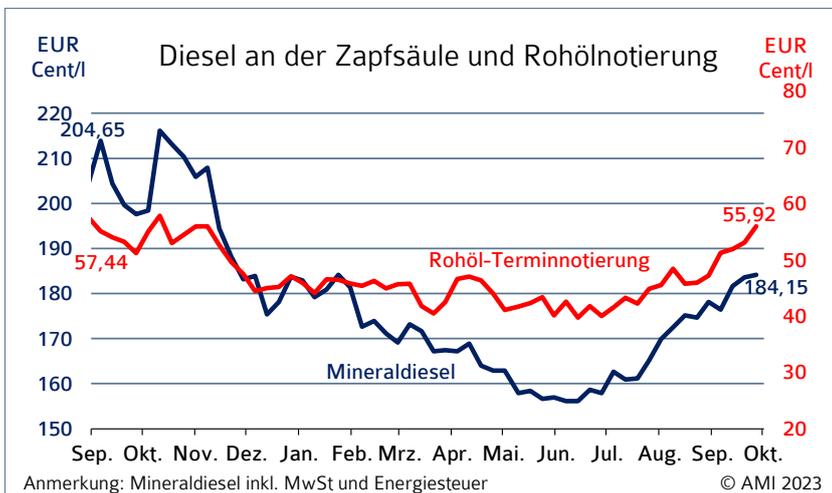
Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung nahm im Juli 23 gegenüber Vormonat um 1,8 % auf 227.660 t ab. Im Juli 22 sind mit 206.000 t noch rund 10,5 % weniger verbraucht worden. Da gleichzeitig der Verbrauch an Dieseldieselkraftstoff mit rund 2,6 Mio.t knapp 1,1 % und damit weniger deutlich zurückging, sank der Beimischungsanteil gegenüber Juni um 0,1 Prozentpunkt auf 8,1 %. Damit summiert sich der Einsatz von Biodiesel zur Beimischung in den ersten sechs Monaten 2023 auf rund 1,5 Mio. t, was rund 2 % mehr waren als im Vorjahreszeitraum. Demgegenüber bleibt der Dieseldieselkraftstoffverbrauch mit 17,7 Mio. t rund 3,2 % hinter dem Vorjahresvolumen zurück.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol legte im Juli 23 gegenüber Vormonat um 2,5 % auf rund 111.700 t zu. Im Vergleich zum Juli 22 entspricht dies einem Anstieg von glatt 7 %. Dabei legte sowohl das Beimischungsvolumen als auch der Anteil am ETBE zum Vorjahr zu. Zum Vormonat verzeichnet der Anteil am ETBE demgegenüber einen Rückgang von knapp 6,4 %, zur Beimischung wurden indes gut 3,8 % mehr verwendet. Der Einsatz von reinem Ottokraftstoff verharrt hingegen auf dem Vormonatsniveau von 1,4 Mio. t, so dass der Beimischungsanteil im Juli 23 um 0,2 Prozentpunkte auf 7,4 % zulegen konnte.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023

in 1.000 t	kumuliert								2022
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	2023	
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	209,6	231,7	227,7	1.495,7	1.466,9
Dieseldieselkraftstoffe	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	2.758,0	2.603,7	2.575,0	17.733,2	18.315,6
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	2.967,5	2.835,4	2.802,7	19.228,9	19.782,6
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,1	8,2	8,1	7,8	7,4
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	11,5	14,1	13,2	77,5	77,0
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	101,2	94,8	98,5	618,3	602,9
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	112,7	108,9	111,7	695,8	679,9
Ottokraftstoffe	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	1.412,7	1.398,9	1.393,8	9.359,5	9.104,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	1.525,4	1.507,8	1.505,5	10.055,3	9.784,4
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	7,4	7,2	7,4	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.

Erklärungen für Abkürzungen und Fachbegriffe finden Sie unter: www.ufop.de/glossar

Schlaglichter

Offener Brief: Erneuerbare Kraftstoffe auch in Lkw-Flottengrenzwerten honorieren

Mit der UFOP als Mitunterzeichnerin haben sich rund 60 Unternehmen und Verbände der Logistik- und Busbranche sowie der Kraftstoff-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie in einem offenen Brief an Bundesregierung und Abgeordnete gewandt. Gemeinsam rufen Sie dazu auf, den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe in großen Lkw künftig als Beitrag zum Klimaschutz regulatorisch zu berücksichtigen. Dazu müsse sich die deutsche Politik auf europäischer Ebene für die Einführung eines sogenannten Carbon-Correction-Factors in die Regelung der CO₂-Emissionsstandards bei der Neuzulassung schwerer Nutzfahrzeuge einsetzen.

Bei schweren Nutzfahrzeugen stellt die Transformation zur Klimaneutralität eine besonders große Herausforderung dar. Insbesondere der Aufbau leistungsfähiger Initialnetze für Strom und Wasserstoff wird noch einige Jahre benötigen. Sämtliche Prognosen gehen von einem kontinuierlichen Verkehrswachstum auf der Straße aus. Umso wichtiger werden wirksame Maßnahmen und die Verbreiterung des Handlungsfelds zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Neben Batterie- und Wasserstoff-Fahrzeugen können auch konventionelle Lkw mit Verbrennungsmotor einen großen Beitrag leisten, sofern sie mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Hier muss dringend nachgeschärft werden, indem die der geplanten Regulierung zugrundeliegende Emissionsberechnung um einen technologieneutralen Kraftstofffaktor, den Carbon Correction Factor, ergänzt wird.

Der Entwurf für die Novellierung der CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge (Verordnung (EU) 2019/1242) benachteiligt schwere Lkw mit Verbrennungsmotoren, indem



eine Bewertung unter der Annahme erfolgt, diese würden ausschließlich mit fossilen Kraftstoffen betrieben. Heute stammen bereits 15 Prozent der in der EU getankten CNG- und LNG-Mengen aus erneuerbaren Quellen. Dies muss bei der Berechnung der CO₂-Emissionswerte von Neufahrzeugen berücksichtigt werden. Hersteller und Verbände plädieren in ihrem offenen Brief dafür, die für die CO₂-Regulierung notwendige Emissionsberechnung von Neufahrzeugen umeinentechnologieneu-

tralen Kraftstofffaktor, den sogenannten Carbon-Correction-Factor, zu ergänzen.

Der offene Brief „Carbon-Correction-Factor: Wirksamer Klimaschutz durch technologieneutrale Ausgestaltung der CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge“ kann [hier](#) abgerufen werden.

Schlaglichter

VDMA Landtechnik: Wir brauchen eine nachhaltige Kraftstoffstrategie

Die Klimaschutzpolitik setzt dabei die Landmaschinen- und Traktorenindustrie spielt für die klimaneutrale Landwirtschaft von morgen eine entscheidende Rolle. Um die ambitionierten Ziele zu erreichen, ist aber auch Klarheit in der Treibstofffrage nötig. „Wir brauchen eine nachhaltige Kraftstoffstrategie für die Landwirtschaft. Dabei gilt es, spürbare Anreize für den Einsatz biogener und synthetischer Kraftstoffe zu setzen. Denn für den Betrieb leistungsstarker Landtechnik ist der Verbrennungsmotor auch künftig unverzichtbar“, sagte Dr. Tobias Ehrhard, Geschäftsführer des VDMA Landtechnik, anlässlich der Vorstellung eines Positionspapiers zu alternativen Antriebs- und Kraftstoffoptionen vor Fachpolitikern in Berlin.

Um CO₂-Emissionen schnellstmöglich reduzieren zu können, sind laut dem Branchenverband klimaneutrale flüssige Kraftstoffe die beste Lösung. Dazu müssten alle aktuell verfügbaren Kraftstoffoptionen gezogen werden.

„Das breite Spektrum landwirtschaftlicher Anwendungen macht eine einsatzspezifische Auswahl geeigneter Antriebssysteme zwingend erforderlich. Nachhaltige Kraftstoffe und batterieelektrische Antriebe müssen passgenau genutzt werden, um ihr Klimaschutzpotential optimal auszuschöpfen“, erläuterte Ehrhard. Im politischen Berlin trifft diese Position in der Breite auf fruchtbaren Boden. „Die Zukunft des Antriebs auf Straßen, aber auch auf Feldern und Höfen beruht auf einem intelligenten Energiemix. Das heißt, wir brauchen Technologieoffenheit anstelle von Restriktionen“, sagte Dr. Gero Hocker, agrarpolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion im offenen Dialog mit den Verbands- und Industrievertretern.



Johannes Schätzl vom Koalitionspartner SPD teilte diese Einschätzung, verwies zugleich jedoch darauf, dass Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft eines ganzheitlichen Ansatzes bedürfe, der nicht nur den Maschineneinsatz, sondern auch digitale Vernetzung und die Betriebsführung integriere. „Daher werden wir künftig noch viel stärker als bisher in das digitale Know-how der Landwirte investieren müssen“, sagte er. Dieser Lagebeschreibung schloss sich Albert Stegemann, agrarpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, zwar grundsätzlich an, ergänzte jedoch: „In der Diagnose sind wir uns weitgehend einig; es handelt sich also nicht um ein Erkenntnis-, sondern um ein Umsetzungsproblem. Deshalb muss die Bundesregierung jetzt schnell ins Handeln kommen und die richtigen Anreize und Rahmenbedingungen für die Landwirte und Lohnunternehmer schaffen“, forderte der gelernte Landwirtschaftsmeister.

Konkrete Handlungsmöglichkeiten bieten sich der Landwirtschaft schon jetzt in großer Zahl. Klar ist dabei: Für Landma-

schinen und Traktoren im ackerbaulichen Einsatz bleiben flüssige Energieträger unverzichtbar. Eine vielversprechende und am Markt verfügbare Option sind hydrierte Pflanzenöle aus Reststoffen – HVO genannt. Daneben gilt Biodiesel, auch aus heimischer Produktion, als vielversprechende Ergänzung des klimafreundlichen Kraftstoffportfolios von morgen. „Sicher ist aber auch, dass wir in Zukunft synthetische Kraftstoffe aus grünem Strom erleben werden. Sie sehen also: Der CO₂-freie Energiemix von morgen ist bunt und vielfältig – und er hat eine unmittelbare Wirkung – auch und gerade für die Bestandsflotte“, erläuterte Ehrhard. Batterieelektrische Antriebe eignen sich dagegen in erster Linie für den hofnahen Einsatz und für Sonderkulturen, während leistungsstarke und hocheffiziente Traktoren für schwere Feldarbeiten sowie Erntemaschinen für Feldfrüchte, Grünfütter und Heu anforderungsbedingt nicht elektrifiziert werden können. Die Leistungsgrenze für elektrisch betriebene Landtechnik liegt bei 100 Kilowatt.

Download [VDMA-Positionspapier](#)

Schlaglichter

BBE: Erneuerbare Energien Richtlinie muss pragmatisch umgesetzt werden

Den Beschluss des EU-Parlaments vom 12. September 2023 zur Überarbeitung der Erneuerbare Energien Richtlinie (RED III) kommentiert Artur Auernhammer, Vorsitzender des Bundesverbandes Bioenergie (BBE): „Die RED III wird einen großen Beitrag dazu leisten müssen, dass Europa schneller seine Treibhausgasemissionen reduziert und die Energieversorgung unabhängiger von Importen gestaltet. Als Bioenergiebranche schauen wir mit gemischten Gefühlen auf die RED III. Wir begrüßen es absolut, dass die RED III klar bestätigt, dass Energie aus Holz erneuerbar ist und weiter gefördert werden kann. Dies ist auch angesichts der nahezu täglich neuen Schreckensmeldungen zu den bereits heute spürbaren Auswirkungen des Klimawandels dringend nötig. Gerade im erneuerbaren Wärmebereich hat Deutschland Aufholbedarf und moderne, effiziente Holzenergie kann einen wichtigen Beitrag zur Wärmewende leisten.“

Für erneuerbare Energien im Verkehr ist künftig auf EU-Ebene nicht nur die Anrechnung auf ein energetisches Ziel von 29 Prozent erneuerbarer Energien in 2030 möglich, sondern auch wie in Deutschland bereits, eine Anrechnung auf eine Treibhausgasminderungsquote in Höhe von 14,5 Prozent. Auernhammer begrüßt, dass die RED III die wichtige Rolle nachhaltiger Biokraftstoffe für den Klimaschutz bestätigt: „Wir hätten uns zwar insgesamt ambitioniertere Ziele für den Verkehr gewünscht, doch trotz neuer Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische, mit grünem Strom produzierte Kraftstoffe wie z.B. grüner Wasserstoff und E-Fuels, führt die RED III die Regelungen

für nachhaltige Biokraftstoffe fort. Damit ist klar: Biokraftstoffe werden von Seiten der EU weiter einen wichtigen Beitrag für die Energiesicherheit und die Defossilisierung des Verkehrs spielen können.“

Kritisch bewertet der BBE-Vorsitzende die Vorgaben für die Biogasbranche: „Die neuen Vorgaben der RED III zur Treibhausgasbilanzierung ab 2026 bedrohen den Fortbestand zahlreicher Biogasanlagen. Damit es zu keinem drastischen Rückbau der Biogasanlagen kommt, wird es entscheidend sein, dass die nationale Umsetzung der



RED III pragmatisch und im Sinne einer erfolgreichen Energiewende erfolgt. Einen Kahlschlag bei Biogasanlagen kann sich Deutschland nicht erlauben.“ So sieht die RED III zukünftig vor, dass Biogasanlagen zwischen 2 und 10 MW Gesamtfeuerleistungswärmeleistung, die bereits vor dem 31. Dezember 2020 in Betrieb waren, 80 Prozent Treibhausgasminderung nach 15 Betriebsjahren und frühestens ab 2026 erfüllen müssen. Dies ist Voraussetzung, um weiterhin förderfähig zu sein, also EEG-Vergütung zu erhalten und betrifft damit alle größeren Biogasanlagen, die bis 2011 ans Netz gegangen sind. Der weit überwiegende Anteil der deutschen Biogasanlagen ist bis 2012 ans Netz gegangen und sieht sich erneut von praxisfremden bürokratischen Hürden konfrontiert. Da die

RED III auf die Feuerleistungswärmeleistung abstellt, trifft es insbesondere die politisch geförderten Flexanlagen.

Bioenergieanlagen, die feste oder gasförmige Biomasse nutzen und größer als 10 MW sind, müssen dieselben Vorgaben für die Förderfähigkeit ebenfalls frühestens zum 1.1.2026, spätestens jedoch bis 31.12.2029 einhalten. Aufgrund fehlender Standardwerte für die Treibhausgasberechnung bedeutet dies, dass auch landwirtschaftliche Biogasanlagen aufwändige und komplexe Treibhausgasberechnungen vornehmen

müssen, wobei mit den bestehenden Substratmischen die geforderten 80% Treibhausgasminderung schwierig zu erreichen sein dürften. Die RED III eröffnet die Möglichkeit, dass langfristige Förderungen, die vor dem Inkrafttreten RED III gewährt wurden, auch unter den alten Regelungen bis 31.12.2030

fortgeführt werden können, wenn ein Mechanismus sicherstellt, dass keine Überkompensation stattfindet. Der BBE-Vorsitzende fordert die Bundesregierung deshalb bereits jetzt auf, bei der Umsetzung der RED III in nationales Recht unbedingt diese Möglichkeit zu nutzen, um die erneuerbare Energieerzeugung aus Biomasse nicht leichtfertig zu gefährden.

Nach dem Beschluss des EU-Parlaments muss der Europäische Rat den Text der RED III noch formal annehmen, bevor dieser in Kraft treten kann. Die nationale Umsetzung der zahlreichen Regelungen der RED III muss dann bis spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten erfolgen, also bis zum Frühjahr 2025.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht Geschäftsbericht 2022/23

Anlässlich der Mitgliederversammlung in Berlin veröffentlicht die UFOP ihren Geschäftsbericht 2022/23. Der Bericht vermittelt einen umfassenden Überblick über die Tätigkeiten des Verbandes, ergänzt um Berichte zur Entwicklung der Märkte und zu neuen Absatzentwicklungen im Bereich Öl- und Eiweißpflanzen. Alle Quellenverweise sowie abgebildeten Broschüren sind verlinkt.

Der Bericht informiert über die verbandspolitischen Aktivitäten zur Förderung des Öl- und Eiweißpflanzenanbaus in einem durch den Krieg gegen die Ukraine und durch die beginnende Umsetzung der Richtlinien und Verordnung im Rahmen des „fit-for-55“-Paketes geprägten Umfeldes. Auch die nationale Umsetzung der Reform der gemeinsamen Agrarpolitik in Verbindung mit verschärften Umweltvorgaben werden berücksichtigt. Vorgestellt wird der Stand der von den Fachkommissionen der UFOP initiierten und aktuell geförderten Projekte u. a. zur Optimierung der Anbauverfahren, ergänzt um Projektinformationen zum Einsatz von Rapsöl und Körnerleguminosen als Nahrungs- und Futtermittel.

Ein besonderer Schwerpunkt des Berichtes ist der Erläuterung der zunehmend komplexer werdenden förderpolitischen Rahmenbedingungen in der Biokraftstoffpolitik auf nationaler und EU-Ebene gewidmet. Auch die damit einhergehenden



Verbandsaktivitäten und die Öffentlichkeitsarbeit werden dargestellt. Ein umfassender statistischer Anhang zur Anbau- und Ertragsentwicklung bei Öl- und Eiweißpflanzen sowie zur Produktion und Verwendung von Biokraftstoffen in

Deutschland, der EU und global rundet die aktuelle Ausgabe dieses Nachschlagewerkes ab.

Der Bericht ist als [Download](#) oder im [Online-Reader](#) erhältlich.

Alle UFOP-Marktinformationen online: www.ufop.de/marktinfo

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.