

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise bewegten sich weiter aufwärts, Umsatz stand jedoch nicht dahinter
- Erzeuger warten auf weitere Preissteigerungen, Ölmühlen konnten ihren Bedarf bereits weitestgehend mit Importware decken

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise im Monatsverlauf fester
- Sojaschrot im Auf und Ab, Diskussion um die europäische Entwaldungsverordnung flammt auf

Pflanzenöle

- Handel mit Rapsöl ruhte, ausreichendes Angebot fand teils Abnehmer im Export
- Palmölkurs klettert zwischenzeitlich auf 25-Monatshoch

Kraftstoffe

- Biodieselmärkte stand weiterhin still, Quotenverpflichtete dürften bis zum Jahresende Verpflichtung durch THG-Quotenübertragung erfüllen
- Rohölkurs im Zuge der Entwicklungen im Nahen Osten fester

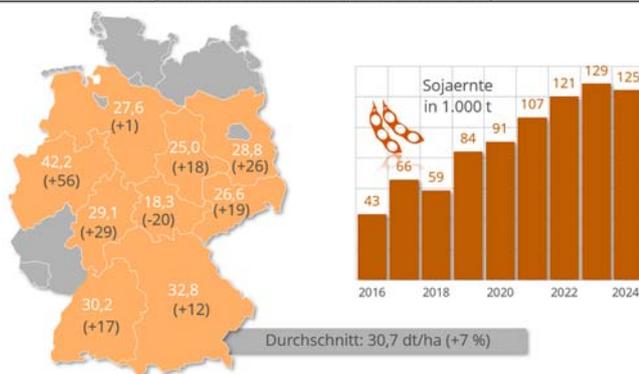
Preistendenzen

Mittelwerte	40. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	441,00	439,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	478,00	480,00	↘
Rapsöl	980,00	970,00	↗
Rapsschrot	290,00	283,00	↗
Rapspresskuchen*	292,00	292,00	→
Paris Rapskurs	486,75	469,50	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	169,10	169,00	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	149,90	150,65	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	74,38	68,18	↗

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

Grafik der Woche

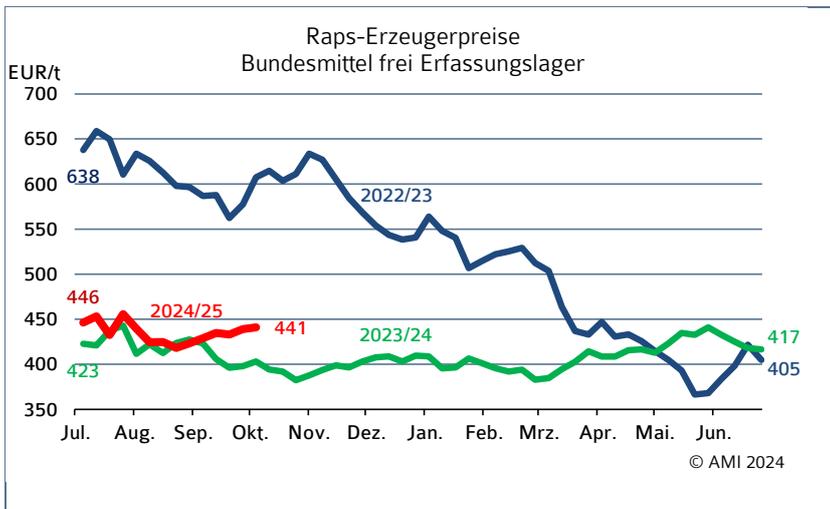
Sojabohnenerträge in Deutschland
2024 geschätzt, in dt/ha, Veränderung



Quelle: Destatis

Anmerkung: s = geschätzt

Marktpreise



Raps

Auch im September setzten die Pariser Rapsnotierungen ihre Berg- und Talfahrt weiter fort. Während der Frontermin dabei zur Monatsmitte merklich an Boden verlor, ging es auf Erzeugerstufe aufwärts. Nennenswerte Umsätze konnten dabei jedoch nicht generiert werden. Einzig zum Monatsstart konnte das festere Preisniveau die ein oder andere Partie aus Erzeugerhand locken. Es wurde in der Hoffnung auf weitere Preissteigerungen abgewartet. So wurde weiterhin vorwiegend Vertragsware abgewickelt. Regional belebte sich die Nachfrage seitens der Ölmühlen. Vorrangig wurde allerdings auf Importware zurückgegriffen.

Rapsöl

Die Nachfrage nach Rapsöl blieb weiterhin gering. Der Kraftstoffmarkt stand weiterhin still. Mit einem Anstieg des Kaufinteresses wird erst im 1. Quartal 2025 gerechnet. Konsumenten fokussierten sich auf Partien zur Lieferung im 2. und 3. Quartal 2025. Auf vorderen Terminen konnte hier der Bedarf bereits gedeckt werden. Damit blieb auch weiterhin offen, wie viel der aktuell noch mehr als ausreichenden Rapsölbestände mit ins neue Jahr geht. Partien schienen lediglich im Export Abnehmer zu finden. So nahmen Lieferungen nach China zuletzt etwas Druck aus dem Markt.

Rapsexpeller

Die Forderungen für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland konnten sich im September marginal befestigen. Dabei verlief der Handel in ruhigen Bahnen. Insbesondere bei prompter Ware kam, auch aufgrund des Preisniveaus, kaum Geschäft zustande. Die Verfügbarkeit war dabei mehr als ausreichend.

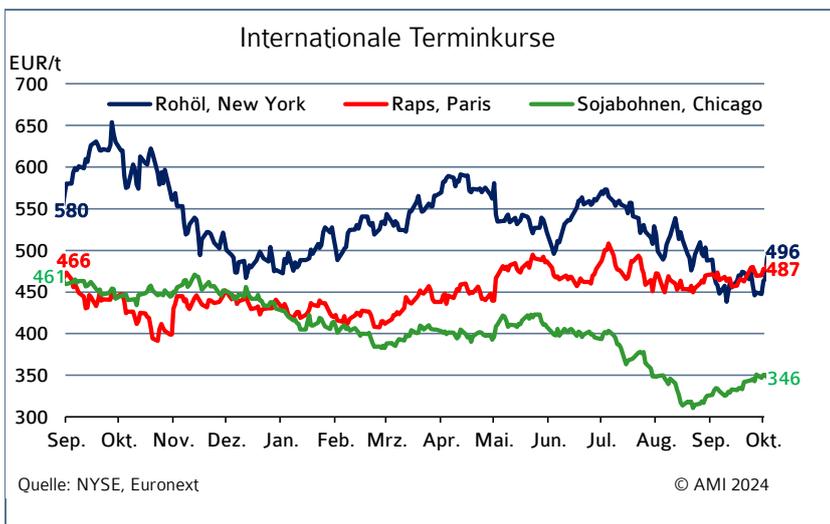
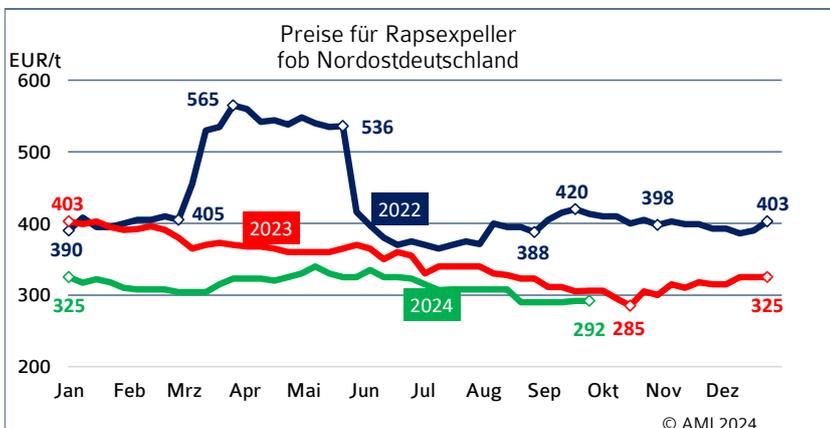
Großhandelspreise

Der Biodieselmärkte blieb im September unverändert ruhig. So lief die Produktion regional auch weiterhin gedrosselt. Einen Lichtblick bildete jedoch der jüngste Referentenentwurf der Bundesregierung zur Änderung der 38. BImSchV. Dieser sieht vor, dass THG-Minderungsmengen aus den Verpflichtungsjahren 2024/2025 nicht auf 2025/2026 übertragen werden können. Somit dürften 2025 und 2026 nur THG-Minderungsmengen angerechnet werden, die im selben Jahr erworben wurden. Das dürfte jedoch auch dazu führen, dass in diesem Jahr noch so viele Kontrakte wie möglich abgearbeitet werden. Offen ist die Frage der Auswirkungen der möglichen Rückabwicklung der unter Betrugsverdacht stehenden UER-Zertifikate.

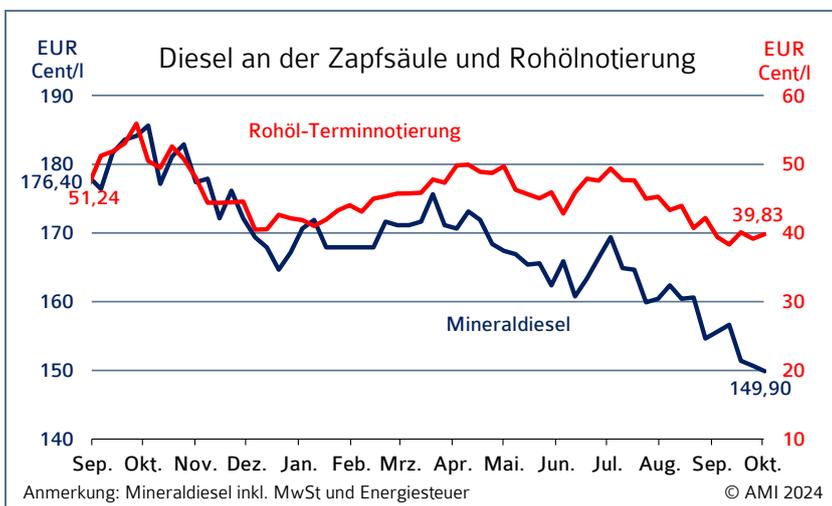
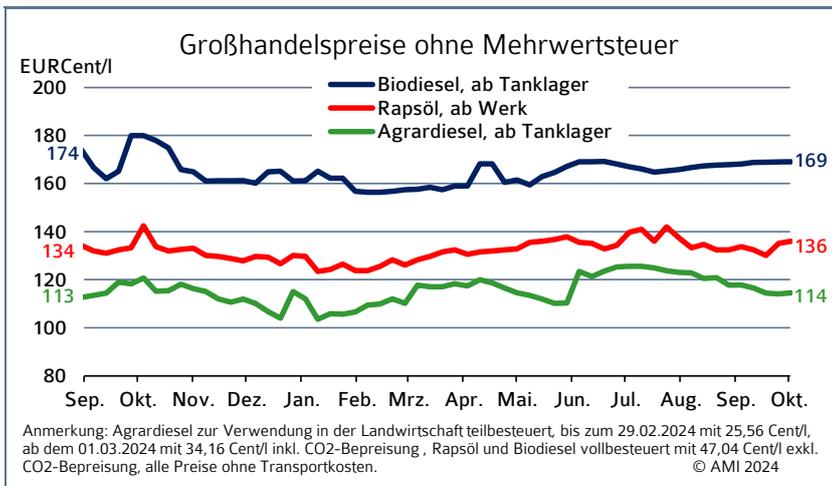
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 02.10.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2024 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	478	290	980	1.058
Vorwoche	480	283	970	1.028

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024 in 1.000 t							kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	181,1	225,1	195,9	204,4	197,7	1.185,4	1.274,7
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.337,8	2.410,0	2.541,8	2.362,6	2.473,6	14.227,5	14.944,3
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.518,9	2.635,1	2.737,7	2.567,0	2.671,3	15.412,9	16.219,0
Anteil Biodiesel in %	8,3	7,2	8,5	7,2	8,0	7,4	7,7	7,9
Bioethanol ETBE a)	6,8	8,5	9,1	6,9	7,3	8,4	46,4	65,0
Bioethanol Beimischung	99,0	87,0	109,7	97,1	100,7	97,4	590,0	522,8
Summe Bioethanol	105,8	95,4	118,9	104,0	108,0	105,8	636,4	587,7
Ottokraftstoffe	1.200,8	1.215,2	1.310,6	1.379,6	1.465,7	1.382,6	7.950,7	7.896,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.310,7	1.429,4	1.483,6	1.573,7	1.488,4	8.587,1	8.484,2
Anteil Bioethanol in %	8,1	7,3	8,3	7,0	6,9	7,1	7,4	6,9
Heizöl leicht	1.032,7	707,7	729,3	734,4	755,9	922,0	4.897,2	5.985,9
Bioheizöl	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0	.

Anmerkung: Biodiesel = FAME, HVO, BTL; 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

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen konnten sich im Monatsverlauf befestigen. Im Fokus blieben dabei die Entwicklungen im Nahen Osten. Der Konflikt eskalierte weiter und Israel kündigte nach dem iranischen Raketenangriff Vergeltung an. Zudem ging die US-Produktion deutlich zurück. Aufgrund des Hurrikans Francine, der Mitte September über den Süden der USA hinwegfegte, wurden in Louisiana vorübergehend die Förderanlagen und der Terminalbetrieb eingestellt. Betroffen waren knapp 675.000 bbl bzw. 40 % der Tagesproduktion im Golf von Mexiko. Begrenzt wurde das Plus zuletzt durch eine schwache chinesische Nachfrage und der Spekulation um eine größere Produktion in Saudi-Arabien.

Verbrauch

Biodiesel

Im Juni 24 nahm der Verbrauch an Biodiesel gegenüber Vormonat um 3 % auf 197.700 t ab. Im Jahresvergleich ergibt sich damit ein deutlicher Rückgang von 14,6 %. Der Dieserverbrauch erreichte im Juni 2024 ein Volumen von 2,5 Mio. t, das sind zwar 4,7 % mehr als im Vormonat, das Vorjahresvolumen wird damit dennoch um 3,6 % verfehlt. Das drosselte den Beimischungsanteil deutlich, der mit 7,4 % unter den Halbjahresdurchschnitt rutscht und einen deutlichen Abstand zu den 8,3 % im Vorjahresmonat aufweist. Im ersten Halbjahr 2024 summierte sich der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung auf rund 1,2 Mio. t und war damit 7,0 % kleiner als im Vorjahreszeitraum. Gleichzeitig war der Bedarf an Dieselmotorkraftstoff um 4,8 % auf 14,2 Mio. t gesunken. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Beimischung von 7,7 %, was 0,2 Prozentpunkte weniger sind als im Vorjahreszeitraum.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol nahm im Juni 24 ebenfalls ab. Mit 105.800 t wurden 2,1 % weniger verbraucht als im Vormonat. Die Beimischungsmenge Bioethanol reduzierte sich um 3,3 %, blieb damit aber 3,0 % größer als im Vorjahresmonat, während der Einsatz in ETBE gegenüber Vormonat um 14,5 % zulegte. Das Vorjahresvolumen wird dennoch um 40,4 % verfehlt. Der Verbrauch von Bioethanol in der ersten Jahreshälfte summiert sich auf 636.400 t und übertrifft damit das Vorjahresvolumen um fast 8,3 %. Im gleichen Zeitraum stieg der Einsatz von Ottokraftstoff um 0,7 %, so dass der Beimischungsanteil um 0,5 Prozentpunkt auf 7,4 % zulegte.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2023/2024“ in der 15. aktualisierten Auflage



Die inzwischen 15. und im Zeitablauf jeweils aktualisierte Fassung des UFOP-Sachstandsberichtes „Biodiesel & Co.“ informiert über die wichtigsten gesetzlichen Regelungen auf europäischer und nationaler Ebene zur „Förderung“ vom Biokraftstoffen. Der Bericht beginnt mit einer kritischen Bestandsaufnahme zur Energiepolitik der Regierungskoalition im Umfeld des Krieges Russlands gegen die Ukraine. Kritisch hinterfragt wird die auf Elektrifizierung ausgerichtete Förderung unter Vernachlässigung der physisch vorhandenen Biokraftstoffpotenziale.

Beleuchtet wird die kritische Diskussion zum Thema „Verbrenneraus“ und angesichts der drohenden Zielverfehlung 2030

die auch bei dieser Regierung ausbleibende Entwicklung einer Kraftstoffstrategie, um das nachhaltig verfügbare Potenzial von Biokraftstoffen zeitnah zu mobilisieren. In dem Kontext wird die Nationale Biomasse-Strategie (NABIS) im Kontext der Biomassestrategie der USA hinterfragt. Weitere Themen sind Fragestellungen und Herausforderungen zur Betrugsprävention bei Importen von Biodiesel bzw. HVO und Abfallölen. Der Bericht betont dennoch die grundsätzlich strategische und vorbildliche Bedeutung der THG-Quotengesetzgebung als eine im Wettbewerb auf Treibhausgas-effizienz ausgerichtete gesetzliche Regelung.

Die entsprechenden Effekte in der Rohstoffzusammensetzung bei Biokraftstoffen, die auf die Quotenverpflichtung angerechnet

net werden, sind grafisch und im Detail im statistischen Anhang dargestellt. Der statistische Anhang vermittelt die Entwicklung der nationalen, europäischen und globalen Produktion und Verbrauch von Biodiesel und HVO sowie die der Produktionskapazitäten.

Der Sachstandsbericht steht als [Download](#) zur Verfügung

Die UFOP nimmt die 15. Auflage zum Anlass darauf hinzuweisen, dass alle Berichte unter diesem [Link](#) zur Verfügung stehen. Für diese Jahre kann der Entwicklungsprozess der EU- und nationalen Biokraftstoffpolitik bildlich gesprochen in den „Rückspiegel“ genommen werden.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht Geschäftsbericht 2023/2024



Anlässlich ihrer Mitgliederversammlung in Rostock, auf der auch der neue Vorsitzende Torsten Krawczyk gewählt wurde (siehe Bild), veröffentlichte die UFOP ihren Geschäftsbericht. Traditionell vermittelt er einen umfassenden Ein- und Überblick über die im Berichtsjahr durchgeführten vielfältigen Aktivitäten. Vorgestellt werden die umfangreichen Maßnahmen des Verbandes auf dem Gebiet der Absatzförderung und Öffentlichkeitsarbeit von Ölsaaten und Körnerleguminosen sowie der laufenden und abgeschlossenen Projektaktivitäten der UFOP-Fachkommissionen auf dem Gebiet der Pflanzenbauforschung sowie der Human- und Tierernährung.

Der Bericht informiert über die wichtigsten politischen Entscheidungen im Bereich der nationalen und europäischen Agrar-,

Umwelt- und Biokraftstoffpolitik. Ein besonderer Schwerpunkt des Berichtes betrifft die Erläuterungen der zunehmend komplexer werdenden förderpolitischen Rahmenbedingungen in der Biokraftstoffpolitik auf nationaler und europäischer Ebene. Im Text angelegte Links führen zu den jeweils zitierten Rechtsgrundlagen bzw. Quellen. Der umfassende statistische

Anhang zur Anbauflächen- und Ertragsentwicklung bei Öl- und Eiweißpflanzen sowie zur Produktion und Verwendung von Biokraftstoffen in Deutschland, der EU und global rundet dieses Nachschlagewerk ab.

Der Geschäftsbericht ist als Download erhältlich unter: bit.ly/UFOP-GB24



Herr Arens (li.) und Detlef Kurreck (3. v. li.) begrüßen den neuen UFOP-Vorstand: Torsten Krawczyk (Vorsitzender, 2. v. li.), Dietmar Brauer, Jaana Kleinschmit von Lenefeld und Dr. Philipp Spinne (re.)

Schlaglichter

Vor dem Autogipfel: UNITI fordert Reform der CO₂-Messmethodik in EU-Flottenregulierung



Vor dem Autogipfel, der auf Einladung von Bundeswirtschaftsminister Habeck am Montag, den 23.9. stattfand, haben Vertreter von Fahrzeugherstellern gefordert, die für das Jahr 2025 vorgesehene Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte aufzuschieben. Aus Sicht von UNITI ist es aber vielmehr dringend geboten, die EU-Flottenregulierung selbst zu reformieren und diese endlich unionsrechtskonform zu gestalten.

Die EU-Flottenregulierung schreibt eine fortlaufende Reduzierung der CO₂-Emissionen neuer Pkw vor, bis diese ab dem Jahr 2035 im Fahrbetrieb lokal emissionsfrei sein müssen. Bei Überschreiten der Flottengrenzwerte drohen Fahrzeugherstellern empfindliche Strafzahlungen. Zur Bilanzierung wird bislang der so genannte Tailpipe-Ansatz (engl. für Auspuff) herangezogen, der ausschließlich CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb betrachtet. Bei dieser Methode bleiben u.a. CO₂-Emissionen unberücksichtigt, die bei der Produktion des Fahrzeugs und seiner Komponenten sowie bei der Herstellung der Antriebsenergie – bei batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen also des Ladestroms – entstehen. Die reale CO₂-

Minderungswirkung klimaschonender, erneuerbarer Kraftstoffe, wie grünstrombasierte E-Fuels, wird in dieser Systematik nicht anerkannt und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unabhängig von ihrer tatsächlichen Klimabilanz pauschal benachteiligt. Der Tailpipe-Ansatz in der CO₂-Flottenregulierung gilt als eines der regulatorischen Hemmnisse, die Investitionen in den Produktionshochlauf erneuerbarer Kraftstoffe verhindern. „Statt auf eine Verschiebung der vorgesehenen Verschärfung der Flottengrenzwerte zu setzen, sollten die Fahrzeughersteller aber auch die Bundesregierung vielmehr auf europäischer Ebene darauf hinwirken, dass die CO₂-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen durch die Einführung des Lebenszyklusansatz („life cycle assessment“, LCA), der die CO₂-Bilanz eines Neufahrzeugs und der verwendeten Antriebsenergie in allen Phasen erfasst, endlich in der EU-Flottenregulierung Anerkennung findet“, fordert UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Damit würde Technologieoffenheit hergestellt und Verbrennungsmotoren, die klimaschonend mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, könnten dann in einem fairen Wettbewerb mit alternativen Antriebskonzepten wie der Elektromobili-

tät um die Gunst der Kunden konkurrieren. „Das entspricht den Wünschen der Autofahrer, hilft, die Klimaziele zu erreichen und unterstützt den Automobilstandort Deutschland, dessen Wohl ganz wesentlich auf dem Verbrennungsmotor basiert“, so Elmar Kühn von UNITI.

Einführung des LCA-Ansatzes ist rechtlich geboten

Bereits in der CO₂-Flottenregulierung für Pkw aus 2019 wird die EU-Kommission dazu aufgefordert, den LCA-Ansatz zu prüfen. Dieser Aufforderung ist die Kommission bislang nicht nachgekommen. Eine erneute Aufforderung in der Regulierung 2023 besagt, dass die Kommission bis zum Jahr 2025 eine Prüfung vorzunehmen hat. Zudem hat ein Rechtsgutachten jüngst gezeigt, dass durch die überholte Messmethodik des Tailpipe-Ansatzes in der Flottenregulierung EU-Grundrechte und EU-Grundsätze verletzt werden. Dem Gutachten zufolge ist die EU-Kommission des Weiteren für die Erhebung und Vereinnahmung von Strafzahlungen bei Überschreiten der Flottenziele nicht zuständig, wodurch die rechtliche Grundlage für Strafzahlungen der Fahrzeughersteller fehlt.

Schlaglichter

DBFZ-Kurzstudie: Nachhaltige Biomasse für die energetische Nutzung – Potenziale und Bedeutung

Im Auftrag des Verbandes der deutschen Mineralölindustrie „en2x“ hat das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ) eine Meta-Studie zur Schätzung des in Deutschland verfügbaren Biomassepotenzials erstellt.

Das verfügbare nachhaltige Potenzial von chemisch gebundener Energie in Biomasse bzw. dessen Optionen zur stofflichen Nutzung wurden und werden vielfältig diskutiert und sind Gegenstand der Bioökonomiestrategie und der nach wie vor zwischen BMWK, BMEL und BMUV abzustimmenden Biomassestrategie, gemäß Ankündigung im Koalitionsvertrag. Die selbst vorgegebenen Termine für die Erstellung eines Entwurfes zur Abstimmung mit den Fachverbänden und schließlich Beschlussfassung durch das Bundeskabinett sind bei weitem verstrichen. Aus Sicht der UFOP ist zu hinterfragen, ob in dieser Legislaturperiode noch eine NABIS beschlossen wird, zumal ebenfalls die Zeit davongelaufen ist einen entsprechenden Rechtsrahmen nachfolgend politisch abzustimmen und zu beschließen. Die UFOP geht davon aus, dass die neue Bundesregierung die NSBIS (wenn sie denn kommt) „kassieren“ wird.

Nichtsdestotrotz bestimmt das nachhaltig verfügbare Biomassepotenzial die Einordnung bzw. dessen Bedeutung für die energetische und stoffliche Nutzung mit Blick auf die Klimaschutzziele, Versorgungssicherheit und Umweltentlastung (biol. Abbaubarkeit). Die Eigenschaft des „Multitalents“ Biomasse wird stets betont,



aber offensichtlich wird genau diese zum Verhängnis im Hinblick auf eine marktorientierte und ordnungsrechtlich sachgerecht flankierte Wertschöpfungsentwicklung, die nicht zuletzt der Landwirtschaft und dem ländlichen Raum zugutekommt.

Das regulative und machtpolitische Umfeld für die energetische und stoffliche Nutzung ist insgesamt sehr komplex, Wechselwirkungseffekte und auch konkurrierende Effekte unterschiedlicher Ziele und Förderkulissen werden oftmals zu wenig beachtet. Beispiel ist die stoffliche Nutzung, hier wurde und wird viel geforscht und erfolgreich entwickelt, der Marktzugang ist jedoch, gemessen an der Anbaufläche, bescheiden infolge fehlender ordnungsrechtlicher Rahmenbedingun-

gen, die parallel mitgedacht werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist grundsätzlich die Entwicklung einer Nationalen Biomassestrategie zu begrüßen, die aber auch den internationalen Handel mit diesen Rohstoffen berücksichtigen muss, wenn bspw. für den Nachweis der Nachhaltigkeit gesetzliche Anforderungskriterien gestellt und von Exportländern erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund ist auch die von en2x beim DBFZ beauftragte Meta-Studie zu bewerten. Gegenstand dieser Studie war die Auswertung von fünf aktuellen Potenzialstudien zur Ermittlung des energetischen Potenzials. Annahmen der jeweiligen Studien bildeten das jeweilige zentrale Ergebnis ab, wonach mit dem in Deutschland vorhandenen Bioenergiepotenzial zwischen 7–28 % des Raffinerieoutputs von aktuell ca. 100 Mio. t substituiert werden könnte. Dies ist das zentrale Ergebnis dieser Meta-studie und bedeutet eine absolute Menge, die zwischen 7 bis 28 Mio. t schwankt. Absolute Zahlen verdeutlichen also die Herausforderung für die erforderliche Mobilisierung. Dieses Potenzial aber auch technisch und damit physisch zu mobilisieren, bedarf einer entsprechenden Vielfalt an innovativen Technologien, die bei der Verarbeitung die chemische Struktur der Biomasse selbst naturgemäß berücksichtigen muss

Download en2x-Handout [„Nachhaltige Biomasse für die energetische Nutzung“](#)

Schlaglichter

IATA kündigt Vermittlungsplattform für Fluggesellschaften und SAF-Lieferanten an

Im globalen Maßstab nimmt im Flugverkehr die Umstellung auf nachhaltiges „Biokerosin“ weiter an Fahrt auf, nicht zuletzt ablesbar an den global steigenden Produktionskapazitäten für HVO (2021: 7,5 Mio. t / 2023: 12,5 Mio. t – Quelle: [UFOP-Sachstandsbericht Biodiesel & Co 2023/2024](#), S.29) infolge der Festlegung nationaler Verpflichtungen und Ziele für die Dekarbonisierung in Asien sowie Nord- und Südamerika. Die Europäische Union setzt hier keine Maßstäbe, sondern befindet sich in einem Wettbewerbsumfeld um einen knappen Kraftstoff und ebenso knappe Rohstoffe, wenn es sich insbesondere um Abfallöle und -fette handelt. Das ist den Fluggesellschaften bewusst und sie sehen biogenes SAF als Einstieg an mit Blick auf neue, an der Produktionsmenge gemessen, höher skalierbare Technologien: „Power-to-Liquid“ und Sun-to-Liquid“ (s. z. B. [Lufthansa](#)).

Vor diesem Hintergrund hat die Internationale Air Transport Association (IATA) angekündigt einen sog. „Sustainable Aviation Fuel (SAF) Matchmaker“ einzurichten, um Fluggesellschaften und SAF-Lieferanten miteinander zu vernetzen. Dieses Ziel wurde auf dem [World Sustainability Symposium](#) (WSS) (<https://www.iata.org/en/events/all/world-sustainability-symposium/>) angekündigt, die Plattform soll voraussichtlich im ersten Quartal 2025 an den Start gehen und konkret drei kritische Punkte angehen:

- **Konnektivität:** SAF-Produzenten und -Lieferanten können verfügbare oder geplante SAF-Mengen veröffentlichen und Fluggesellschaften können ihr Interesse am Kauf der angezeigten oder gewünschten SAF-Mengen anmelden. Alle nachfolgenden Handelsgeschäfte finden außerhalb der Plattform statt.
- **Transparenz:** Die Plattform wird umfassende Informationen über die verfügbaren SAF enthalten, wie z. B.

Mengen, verwendete Rohstoffe, Produktionsstandort und -technologie, Emissionsreduzierungen sowie die Einhaltung des [Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation](#) (CORSIA) (<https://www.iata.org/en/programs/sustainability/corsia/>) oder der Richtlinie der Europäischen Union über erneuerbare Energien (EU RED).

- **Effizienz:** Die Verfügbarkeit einer zentralen Plattform wird die Beschaffung von SAF vereinfachen, indem sie die Verbindung aller Beteiligten erleichtert und beschleunigt. Sie wird auch die Entwicklung von Marktinformationen auf der Grundlage der von der Plattform generierten Daten erleichtern.

Anfänglich soll der Schwerpunkt der Plattform auf Fluggesellschaften und SAF-Lieferanten liegen. Zu gegebener Zeit werden auch Regierungen und SAF-Käufer aus anderen Branchen als der Luftfahrt teilnehmen können.

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) 235 97 99 0, Fax. (030) 235 97 99 99

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.