

UFOP – Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

**ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2**

Raps
Rapsöl
Rapsschrot
Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3

Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

Preistendenzen

Mittelwerte	36. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	515,00	500,39	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	543,00	560,00	↘
Rapsöl	1.255,00	1.245,00	↗
Rapsschrot	269,00	273,00	↘
Rapsspreßkuchen*	300,00	303,00	↘
Paris Rapskurs	551,00	540,00	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	185,78	186,26	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	241,90	242,65	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	91,30	83,53	↗
*=Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Preßkuchen beinhaltet mind. 10% Fett, Rapsschrot 0%			

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Handel am Rapsmarkt verläuft insgesamt in ruhigen Bahnen
- Deutsche Rapsernte bundesweit abgeschlossen, Ergebnisse enttäuschen
- US-Soja zieht weiter an, anhaltend starke Nachfrage nach US-Ware und wetterbedingte Risiken in den Vereinigten Staaten geben Aufwind

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot bleibt preisfest, Nachfrage zuletzt belebt
- Sojaschrot über Vormonatsniveau, Lieferverzögerungen aus Amerika sowie eine angespannte Binnenlogistik treiben

Pflanzenöle

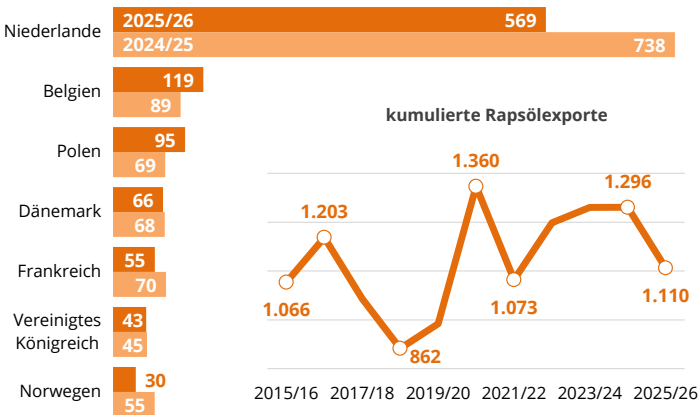
- Rapsöl im Aufwind fester Rohstoffnotierungen
- Palmöl stabilisiert sich trotz schwacher Exportdaten

Kraftstoffe

- Biodiesel zieht im Preis an
- Entwicklungen rund um die Straße von Hormus bedingen Berg- und Talfahrt der Rohölnotierungen

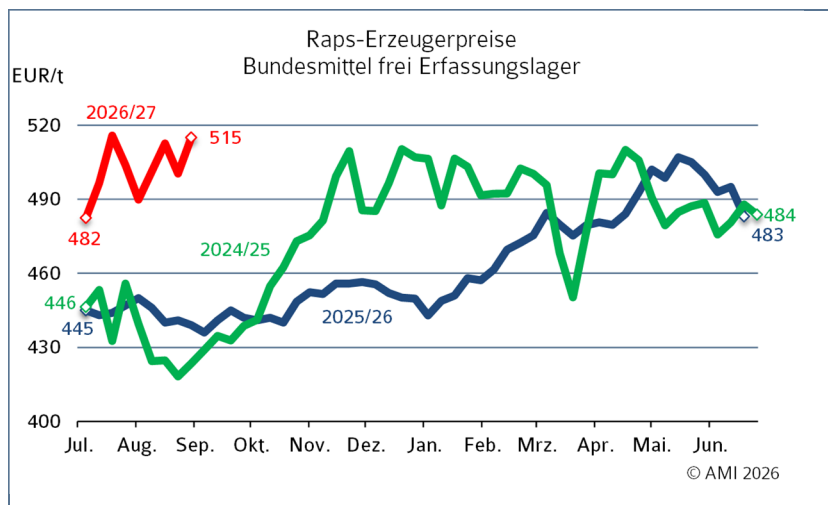
Grafik der Woche

Empfangsländer von deutschem Rapsöl
in 1.000 t, nach Wirtschaftsjahren



Quelle: Statistisches Bundesamt, AMI

Marktpreise



Raps

Die Rapsernte ist bundesweit inzwischen weitgehend abgeschlossen. Allerdings bleiben die Erträge in vielen Regionen hinter den anfänglichen Erwartungen zurück. Vor allem aus Nord- und Ostdeutschland werden unterdurchschnittliche Ergebnisse gemeldet. Das Bundeslandwirtschaftsministerium stellt in dem aktuell vorgelegten Erntebericht eine Erntemenge von 3,5 Mio. t fest, 11,5% unter Vorjahr. Die insgesamt schwachen Erträge wirken sich auch auf das Vermarktungsverhalten aus. Angesichts der Einbußen und bereits erfolgter Vorverkäufe zeigen sich Erzeuger gebietsweise nur begrenzt verkaufsbereit. Anders als saisonüblich blieb der preisbelastende Einfluss der Ernte bislang weitgehend aus. Entsprechend wurden dagegen andernorts Partien direkt aus der Ernte vermarktet.

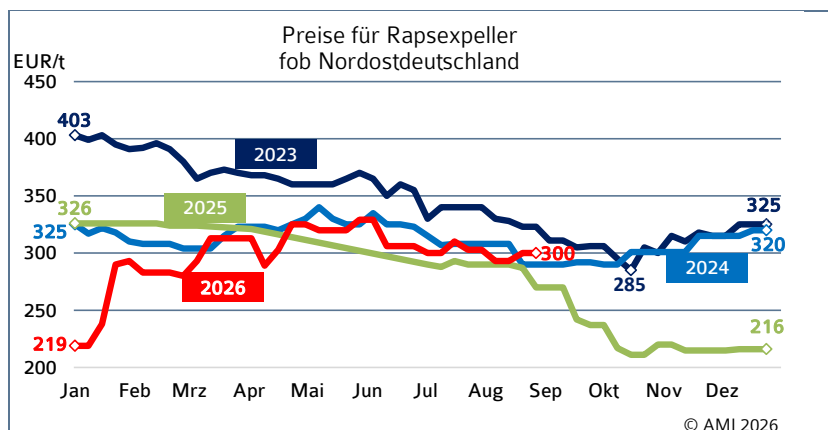
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 02.09.2026, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2026 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	543	269	1.255	1.391
Vorwoche	560	273	1.245	1.398

Quelle: AMI

Rapsöl

Die Nachfrage nach Rapsöl keimte Anfang August zwar auf, flachte zuletzt jedoch merklich ab. Nun werden vorerst die weiteren Entwicklungen abgewartet. Erneutes Interesse dürfte erst mit deutlichen Abwärtskorrekturen aufkommen. Seitens des Energiesektors bleibt die Lage indes unverändert. Gespräche werden zwar geführt, Umsätze bleiben allerdings selten. Wenn Bedarf besteht, dann ohnehin erst für das 4. Quartal 2026.

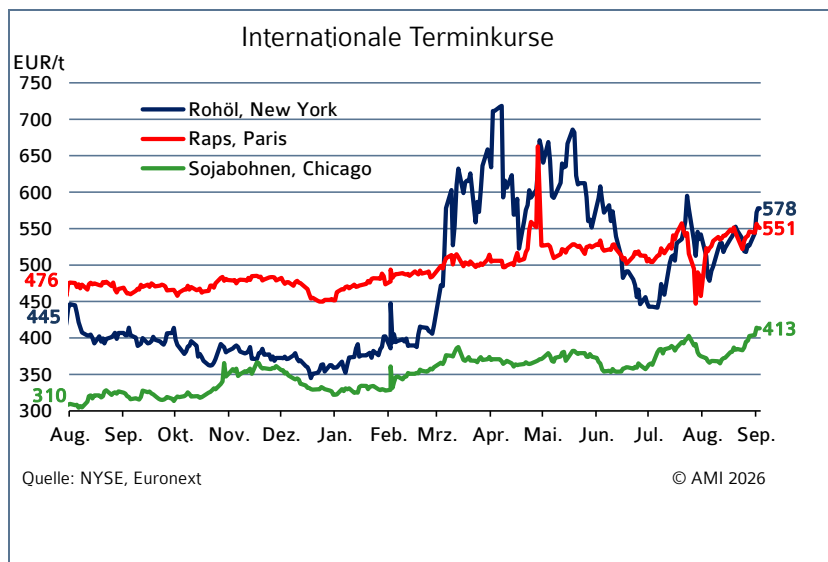


Rapsexpeller

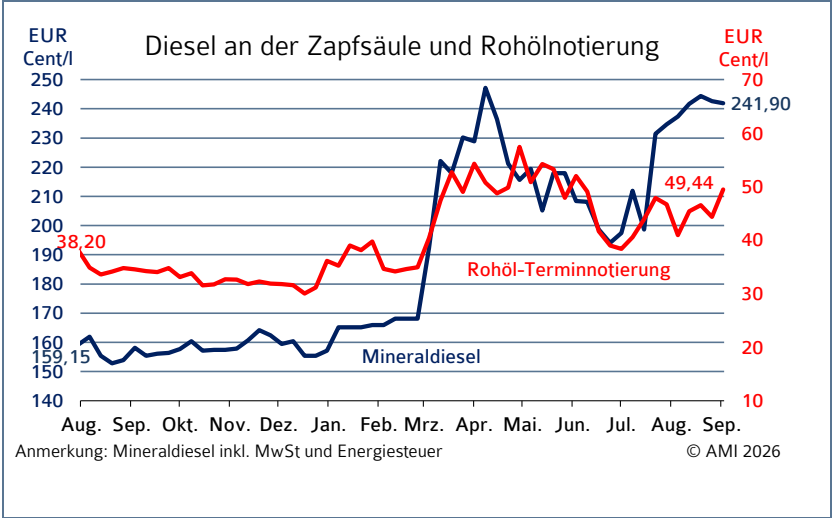
Rapsexpeller fob Nordostdeutschland drehten im August ins Minus und wurden mit 300 rund 3 EUR/t günstiger angeboten als noch im Vormonat. Dabei bleibt die Lage am deutschen Markt angespannt. Vor allem prompt verfügbare Ware ist knapp, während verzögerte Lieferungen aus der Ukraine und aus Übersee sowie anhaltende Logistikprobleme die Versorgung erschweren.

Großhandelspreise

Im Aufwind fester Rohölnotierungen setzten die Großhandelspreise für Biodiesel im August ihre Aufwärtsbewegung weiter fort. So sind zum Monatsende rund 186,3 Cent/l für prompte Standardware möglich und damit 6,5 Cent/l mehr als noch vier Wochen zuvor. Dabei dürfte sich die Nachfrage mit der erneuten Anspannung im Nahen Osten beleben, denn mit steigenden Energiepreisen rücken alternative Kraftstoffe verstärkt in den Fokus.



Biodiesel/ min. Diesel



Tankstellenpreise

Am Rohölmarkt hat sich die Stimmung im August klar gedreht. Im Fokus bleiben dabei auch weiterhin die Entwicklungen rund um die für den Ölhandel zentrale Straße von Hormus, nachdem sich die Lage Ende August etwas entspannte, ging es kurz vor dem Monatswechsel abwärts. Anfang September drehten die Notierungen jedoch wieder nach oben, nachdem sich die Lage zwischen den USA und dem Iran erneut zuspitzt. Zusätzlichen Auftrieb erhielten die Preise durch Risiken für die russische Ölversorgung im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg. Preisbremsend wirkten dagegen zuletzt steigende irakische Exporte und eine schwächere Nachfrage aus China.

Verbrauch

(Hinweis: Bericht Ausgabe 08/2026, BAFA-Statistik zum Redaktionsschluss nicht aktualisiert)

Biodiesel

Im Mai 26 blieb der Verbrauch an Biodiesel mit 263.600 t gegenüber Vormonat nahezu unverändert, steigert sich damit im Jahresvergleich aber um knapp 39 %. Auslöser dafür ist insbesondere der Nahost-Konflikt, welcher die Rohölkurse beflügelte und damit die Wettbewerbsfähigkeit alternativer Kraftstoffe steigerte. Gleichzeitig nimmt auch der Einsatz von HVO kräftig zu. So wurden in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres rund 270.700 t verbraucht und damit deutlich mehr als die lediglich 64.900 t des Vorjahres. Der Dieselvebrauch erreichte gleichzeitig ein Volumen von 2,4 Mio. t, was einem Anstieg von 16 % gegenüber Vormonat entspricht. Das Vorjahresvolumen wird damit allerdings um 6 % verfehlt. Das treibt den Beimischungsanteil, der mit 9,3 % über den Durchschnitt der zurückliegenden fünf Monate klettert und einen deutlichen Abstand zu den 6,9 % im Mai 25 aufweist.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol nahm im Mai 26 weiter zu. Mit 119.200 t wurden 12 % mehr verbraucht als noch im Vormonat. Zu ETBE wurde dabei mit 9.995 t rund 26 % mehr verarbeitet, der Einsatz zur Beimischung stieg um 11 % auf 109.200 t und erreichte damit das höchste Niveau seit Dezember 25. Gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht das einem Anstieg von 79 bzw. 26 %. Der Einsatz von Motorenbenzin stieg im Mai 26 gegenüber Vormonat um 13 % auf knapp 1,5 Mio. t. Vor diesem Hintergrund reduziert sich der Beimischungsanteil im Monatsvergleich um 0,1 auf 7,5 %.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2026

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	kumuliert	
						2026	2025
Biodiesel Beimischung	173,0	203,3	226,0	267,5	263,6	1.133,7	988,9
davon HVO	27,6	48,3	58,1	77,7	59,1	270,7	64,9
Dieselskraftstoffe	2.164,5	2.137,1	2.266,7	2.096,6	2.434,7	11.101,7	12.587,0
Biodiesel + Diesel	2.337,5	2.340,4	2.492,8	2.364,2	2.698,3	12.235,4	13.575,9
Anteil Biodiesel in %	7,4	8,7	9,1	11,3	9,8	9,3	7,3
Bioethanol ETBE a)	6,1	7,4	9,6	8,0	10,0	41,1	33,5
Bioethanol Beimischung	80,9	81,9	87,4	98,3	109,2	472,3	472,0
Summe Bioethanol	87,0	89,3	97,1	106,3	119,2	513,4	505,6
Motorenbenzin b)	1.219,3	1.226,1	1.201,9	1.297,5	1.465,6	6.398,7	6.876,5
Motorenbenzin + Bioethanol	1.306,3	1.315,4	1.299,0	1.403,8	1.584,8	6.912,1	7.382,0
Anteil Bioethanol in %	6,7	6,8	7,5	7,6	7,5	7,4	6,8
Heizöl leicht	883,4	771,6	570,0	374,6	329,6	2.934,3	4.310,3

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

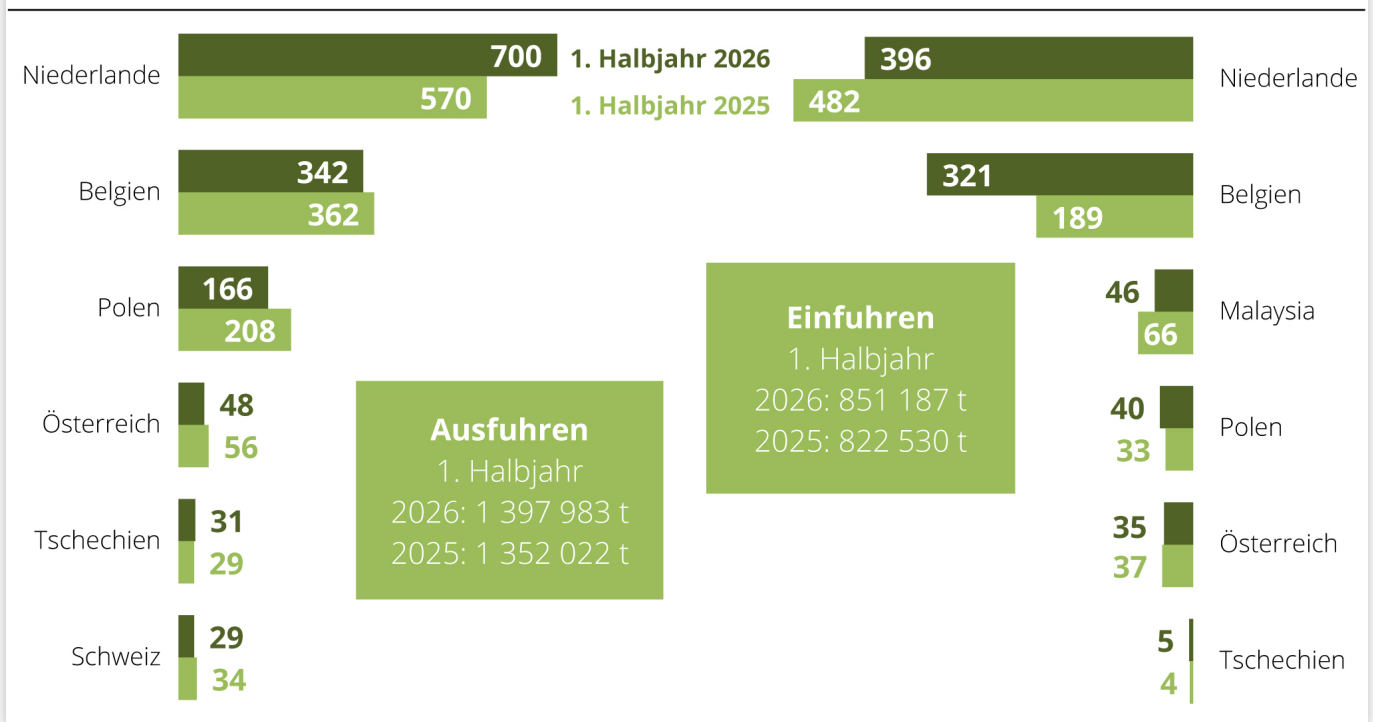
b) bis einschließlich 2025 unter der Bezeichnung "Ottokraftstoff" geführt.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Schlaglichter

Biodieselhandel belebt sich – Niederlande bleibt zentrale Drehscheibe

Deutschland: Empfangs- und Herkunftsländer von Biodiesel in 1.000 t, im 1. Halbjahr



Der deutsche Außenhandel mit Biodiesel nimmt 2026 etwas Fahrt auf. Sowohl die Aus- als auch die Einfuhren gewinnen dabei an Dynamik. Dreh- und Angelpunkt bleiben die Niederlande mit den Häfen Rotterdam und Amsterdam.

Für das Jahr 2026 zeichnet sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ein steigender Außenhandel mit Biodiesel ab. Im ersten Halbjahr stiegen die Exporte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,4 % auf 1,4 Mio. t Biodiesel. Ähnlich fiel das Plus bei den Importen aus. Aus dem Ausland bezog die Bundesrepublik 851.200 t und damit rund 3,5 % mehr als ein Jahr zuvor.

Wichtigster Handelspartner bleiben die Niederlande, die mit Häfen wie Rotterdam und Amsterdam als zentrale Drehscheibe für Überseeimporte

dienen. Nach Recherchen der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) kamen darüber hinaus größere Lieferungen aus Malaysia und Belgien. Während Malaysia 30,2 % weniger am EU-Markt platzierte, kamen aus Belgien rund 69,6 % mehr.

Unter den Abnehmerländern für deutschen Biodiesel dominieren die EU-Mitgliedstaaten, vor allem die Niederlande, Belgien, Polen und Österreich. Während die Niederlande ihre Bezüge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 22,8 % steigerte, importierte Polen rund 20,3 % weniger.

Der Export von Biodiesel in die EU-Nachbarländer stabilisiert die Preise für Rapsöl und damit die Erzeugerpreise für die Rapssaat. Dies betont die UFOP mit Verweis auf die aktuelle Berichterstattung zur diesjährigen Rapsernte. Die

hohen Rapspreise konnten die regional enttäuschenden Erträge ein Stück weit kompensieren. Auch für die kommende Saison prognostiziert die UFOP Preise auf diesem Niveau, da die EU-Mitgliedsstaaten in 2026 und 2027 die geänderte Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED III) mit höheren Biokraftstoffmandaten umsetzen müssen. Wie robust die Nachfrage für Raps infolge der Biokraftstoffnachfrage ist, bestätigte zudem der in der ersten Jahreshälfte auf mindestens 325.000 t gestiegene Import von HVO. Diese Mengen sind in der Statistik von Destatis nicht berücksichtigt.

Die UFOP erinnert daran, dass die USA, Kanada und Brasilien ihre nationale Biokraftstoffpolitik als aktives Instrument zur Preis- und Einkommensstützung für die Landwirtschaft ausgestalten.

Schlaglichter

HVO-Verbrauch steigt kräftig – UFOP: THG-Quotengesetz treibt HVO-Verbrauch

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe in Deutschland, in 1.000 t

	Jan.	Feb.	Mrz.	Apr.	Mai	kumuliert 2026	2025
Beimischung, Biodiesel (FAME), HVO	173,0	203,3	226,0	267,5	263,6	1.133,7	988,9
davon HVO	27,6	48,3	58,1	77,7	59,1	270,7	64,9
Dieselskraftstoff	2.164,5	2.137,1	2.266,7	2.096,6	2.434,7	11.101,7	12.587,0
Diesel + Beimischung	2.337,5	2.340,4	2.492,8	2.364,2	2.698,3	12.235,4	13.575,9
Anteil Beimischung in %	7,4	8,7	9,1	11,3	9,8	9,3	7,3

Hydriertes Pflanzenöl (HVO) bestimmt die Absatzentwicklung für die Beimischung zu Dieselskraftstoff. Mit ca. 205.000 t verzeichnete HVO im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Zunahme. Die UFOP begründet diese Zunahme mit der Anhebung der THG-Quotenverpflichtung von 10,6 % 2025 auf 12 % 2026, der zum 01. Januar 2026 rückwirkende Wegfall der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen aus bestimmten Abfallrohstoffen sowie die Regelung, dass Quotenverpflichtungen der Verpflichtungsjahre 2025 und 2026 nicht mit Übererfüllungen des jeweiligen Vorjahres erfüllt werden dürfen. Als Hauptgrund nennt die UFOP die gesetzlich vorgeschriebene Beimischungsgrenze von 7 % gemäß der Dieselnorm.

Im Mai 2026 blieb der Biodieserverbrauch nach Angaben des Bundesamtes

für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, BAFA, mit 263.600 t gegenüber dem Vormonat nahezu unverändert, steigt im Jahresvergleich aber um knapp 39 %. Gleichzeitig nimmt der Absatz von HVO kräftig zu. So wurden in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres rund 270.700 t verbraucht und damit deutlich mehr als die lediglich 64.900 t des Vorjahres. Der Dieselsverbrauch erreichte etwa 2,4 Mio. t, was einem Anstieg von 16 % gegenüber dem Vormonat entspricht. Der Beimischungsanteil von Biodiesel und HVO lag mit 9,3 % um 2 % höher im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und erreichte im April mit 11,3 % erstmals einen zweistelligen Anteil.

Der Biodieselanteil bemisst sich, gemäß Dieselskraftstoffnorm, am Limit von max. 7 %. Linear auf das Kalenderjahr hochgerechnet würde der HVO-Verbrauch ca. 0,65 Mio. t und für Biodiesel 2,05 Mio. t erreichen, so die Schätzung der

UFOP. Mit Blick auf das Quotenjahr 2027, ist allerdings die Fortsetzung der Verbrauchsentwicklung zu hinterfragen, gibt die UFOP zu bedenken. Gemäß dem novellierten THG-Quotengesetz steigt zwar die Quotenverpflichtung kräftig um 5,5 % auf 17,5 %, allerdings können die quotenverpflichteten Unternehmen der Mineralölwirtschaft die nicht genutzten THG-Quoten für die Anrechnung einsetzen.

Die UFOP erwartet, dass der Quotenanstieg diese Quotenmengen kompensiert, so dass sich der physische Bedarf auf dem Niveau 2026 fortsetzen wird. Dies war das politische Ziel der von den Biokraftstoffverbänden geforderten und vom Bundestag beschlossene Vorziehung der Anhebung der Quotenverpflichtung für die Jahre 2027 (17,5 %) und 2028 (19,5 %).

Schlaglichter

Höchste Zeit für B10 an Deutschlands Tankstellen

Der Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVaK) fordert die Bundesregierung auf, die flächendeckende Einführung von B10 in Deutschland konsequent voranzutreiben. Die Erhöhung des Biodieselanteils im Dieseldieselkraftstoff von heute bis zu sieben Prozent (B7) auf bis zu zehn Prozent (B10) bietet aus Sicht des Verbandes die Chance, unmittelbar die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken, die Abhängigkeit von fossilem Diesel zu reduzieren und die heimische Wertschöpfung zu stärken.

Viele Fahrzeuge sind für die Betankung mit höheren Biodieselanteilen wie B10 freigegeben. So können im Pkw-Bereich unter anderem Fahrzeuge von Mercedes-Benz, BMW, Opel oder Peugeot/Citroën mit B10 betankt werden. Hinweise zur Freigabe sind unter anderem im Bordbuch oder in der Tankklappe zu finden. Die Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns und der Ford AG sind dagegen scheinbar nicht zukunftstauglich. Beide Unternehmen haben ihre Fahrzeuge bisher nicht für B10 freigegeben.

Warum ist B10 der Diesel der Zukunft?

Die EU formuliert in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED III) aus dem Jahr 2023 eine klare Forderung an die Mitgliedsstaaten: „Der Höchs-

tanteil biobasierter Komponenten sollte von 7 % auf 10 % angehoben werden.“ B10 soll damit perspektivisch zum Standarddiesel an europäischen Tankstellen werden. Detlef Evers, Geschäftsführer des MVaK, dazu: „Die Harmonisierung des Dieselangebots innerhalb der EU hin zu einem B10-Angebot an allen Tankstellen ist eine wichtige Maßnahme, um die europäische Energiesicherheit zu verbessern.“ Mehrere EU-Mitgliedsstaaten haben diesen Weg bereits eingeschlagen. B10 und höhere Biodieselbeimischungen werden unter anderem in Frankreich, Belgien und Portugal angeboten. Italien, Schweden und Irland haben ebenfalls konkrete Pläne für höhere Biodieselanteile. Deutschland, das ein B10-Angebot seit Mai 2024 an Tankstellen grundsätzlich erlaubt, hinkt hinterher. Grund hierfür ist neben den oben genannten fehlenden Freigaben des Volkswagen-Konzerns und der Ford AG, die sogenannte Bestandsschutzsortenregelung. Diese schreibt vor, dass bei einem B10-Angebot an derselben Tankstelle auch B7 angeboten werden muss. Evers dazu: „Das Bundesumweltministerium könnte das Angebot von B10 an deutschen Tankstellen erleichtern, wenn es die Bestandsschutzsortenregelung flexibilisieren würde. Warum muss B7 an jeder Tank-

stelle verfügbar sein? Ein teilweises aber flächendeckendes B7-Angebot im Tankstellennetz sollte ausreichen, um Fahrzeuge ohne B10-Freigabe zu versorgen. Diese Maßnahme wäre schnell umsetzbar und hätte zudem eine preisdämpfende Wirkung.“

B10 mit Biodiesel hätte preisdämpfende Wirkung

Nach Berechnungen des MVaK hätte B10 in den ersten sechs Monaten des Jahres 2026 bis zu drei Cent pro Liter günstiger angeboten werden können als B7. B10 könnte an Attraktivität gewinnen, wenn Biokraftstoffe von der Energiesteuer befreit würden, wie es Bundeslandwirtschaftsminister Rainer fordert.

Deutschland ist auf fossile Dieselimporte angewiesen, da die heimische Produktion den Bedarf nicht decken kann. Gleichzeitig verfügt Deutschland über rund vier Millionen Tonnen Biodiesel-Produktionskapazität. „Ein zunehmendes B10-Angebot ist eine sinnvolle klimapolitische, energiepolitische und wirtschaftspolitische Maßnahme. Es mindert die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors, stärkt die Versorgungssicherheit und steigert die heimische mittelständische Wertschöpfung“, resümiert Evers.

Schlaglichter

Spanien: Renfe und Repsol testen HVO im touristischen Schienenverkehr

Renfe, die staatliche spanische Eisenbahngesellschaft, und Repsol haben einen ersten Praxistest mit HVO abgeschlossen. Dabei wurde eine Lokomotive der Baureihe 619 mit dem erneuerbaren HVO-Diesel „Nexa“ von Repsol betankt.

Die Lokomotive zog den Costa Verde Express, der zum Angebot der Renfe Luxury Trains gehört und auf einer

sechstägigen Route zwischen Santiago de Compostela und Bilbao verkehrt. Nach Angaben von Renfe bestätigte der Test die technische Eignung von HVO im laufenden Fahrgastbetrieb.

Renfe und Repsol haben im Anschluss ein Protokoll unterzeichnet, um HVO als Alternative zu fossilem Diesel auf den weiterhin nicht elektrifizierten Bahnstrecken in Spanien voranzubringen.

Zwar wurden 2025 rund 94 Prozent der Fahrgastnachfrage bei Renfe mit CO₂-neutralem elektrischem Antrieb abgedeckt, etwa sechs Prozent der Verkehre sind jedoch weiterhin auf Diesel angewiesen. Der HVO-Test ist Teil des Nachhaltigkeitsplans von Renfe für 2024, der gezielte Maßnahmen zur Emissionsminderung auf nicht elektrifizierten Strecken vorsieht.

USA: ADM erweitert Ölsaatenverarbeitung wegen steigender Biokraftstoffnachfrage

ADM investiert in den Ausbau seiner Verarbeitungskapazitäten für Ölsaaten in Nordamerika. Das Unternehmen begründet die Maßnahmen mit der steigenden Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen und Pflanzenölmärkten, die unter anderem durch die Biokraftstoffpolitik in den USA gestützt wird.

Zunächst sind Investitionen an vier US-Standorten vorgesehen: Frankfort in Indiana, Deerfield in Missouri, Lincoln in Nebraska sowie Spiritwood in North

Dakota. Dort sollen unter anderem Lagerkapazitäten erweitert, Anlagen modernisiert, Engpässe beseitigt und Produktionsprozesse optimiert werden. Der Standort Spiritwood wird im Rahmen des Joint Ventures Green Bison mit Marathon Petroleum betrieben.

Nach Angaben von ADM sollen die Maßnahmen zusätzliche Verarbeitungskapazitäten von rund 700.000 Tonnen Ölsaaten pro Jahr erschließen. Dies entspricht einer zusätzlichen Nachfrage von mehr als 25 Mio. Bushel für US-Land-

wirte. Die Arbeiten an den Standorten sollen je nach Anlage zwischen Mitte 2028 und Anfang 2029 abgeschlossen werden.

ADM prüft darüber hinaus ähnliche Erweiterungen an weiteren nordamerikanischen Standorten. Das Unternehmen verweist darauf, dass die Investitionen dazu beitragen sollen, amerikanische Landwirte stärker mit wachsenden nationalen und internationalen Märkten zu verbinden und zugleich die Infrastruktur der US-Agrarwirtschaft zu stärken.

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 Nadja Pooch

Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

E-Mail: nadja.pooch@AMI-informiert.de

Tel: (0228) 33 805 513, Fax: (0228) 33 805 4402

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.