

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	40. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	366,33	371,08	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	378,00	387,00	↘
Rapsöl	775,00	790,00	↘
Rapsschrot	233,00	243,00	↘
Rapspresskuchen*	243,00	241,00	↗
Paris Rapskurs	63,82	67,46	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	130,06	124,49	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	103,18	103,35	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	40,22	39,93	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise zwischenzeitlich über 370 EUR/t auf 1,5-Jahreshoch
- Verkaufsbereitschaft der Erzeuger kurzzeitig belebt
- Feste Terminkurse brachten Auftrieb, doch Ende September drehten sie ins Minus
- Nachfrage der Ölmühlen nach Inlandsraps bleibt verhalten
- Hohen Erwartungen an US-Sojabohnenernte 2020 stehen Aussaatverzögerungen in Südamerika entgegen

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot und -expeller im September zeitweise gefragt, Preise fest mit zusätzlicher Unterstützung vom Terminmarkt

Pflanzenöle

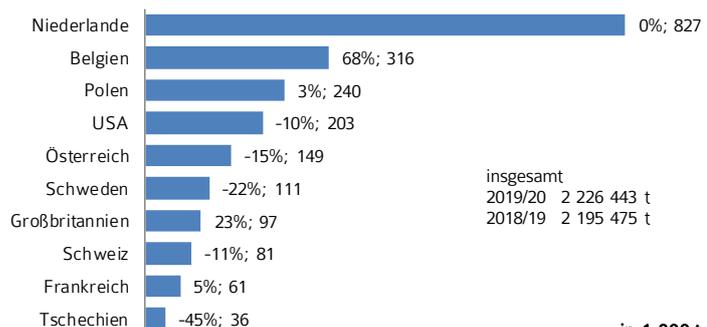
- Rapsölpreise zuletzt schwächer, aber zunehmende RME-Nachfrage dürfte nun Auftrieb bringen

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage stetig bis lebhaft, Umstellung auf Winterware ist erfolgt
- Internationale Rohölkurse gerieten durch Corona-Sorgen zunächst unter Druck, konnten sich mittlerweile aber etwas befestigen

Grafik der Woche

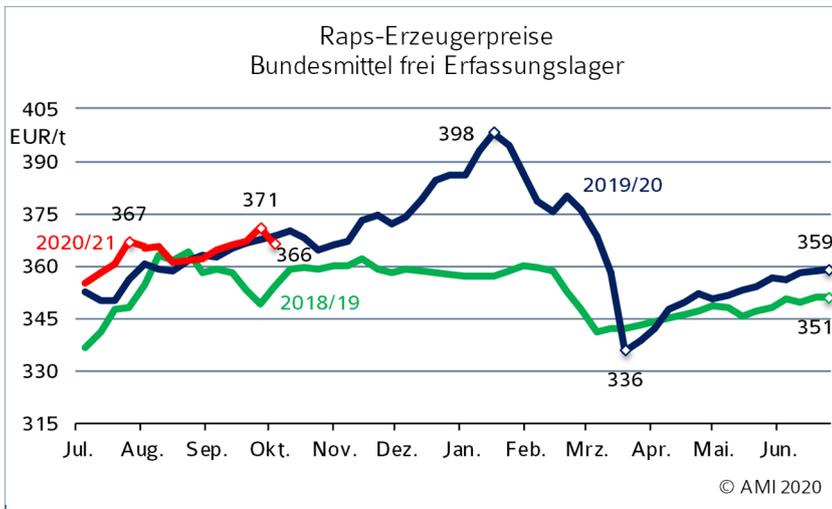
Hauptempfangsländer für deutschen Biodiesel
Export im Wirtschaftsjahr 2019/20



Quelle: Destatis

Anmerkung: Veränderung in Prozent gg. 2018/19

Marktpreise



Raps

Im September erreichten die Rapspreise in Deutschland zwischenzeitlich ein Niveau von über 370 EUR/t, das die Abgabebereitschaft der Erzeuger, die sich in den Wochen davor sehr zurückgehalten hatten, etwas belebte. Doch das Handelsinteresse flaute mit dem Preisknick kurz vor dem Monatswechsel wieder ab. Grund für den Rückgang waren die schwächeren Rapsterminkurse, die ihrerseits den rückläufigen Sojanotierungen folgten. Zudem ist die Nachfrage der Ölmühlen für inländischen Raps unverändert gering, häufig wird auf Importware zurückgegriffen. Diese kommt beispielsweise aus der Ukraine, wenn auch nicht so umfangreich wie 2019/20. Rapserzeuger in Deutschland setzen nun vor allem auf preistreibende Impulse vom Biodieselmärkte.

Rapsöl

Von der Befestigung beim Rohstoff ließen sich auch die Rapsölpreise in der zweiten Septemberhälfte nach oben ziehen, sind aber mittlerweile ebenfalls wieder zurückgegangen. Am Markt ging es in den vergangenen Wochen eher ruhig zu, doch ab Oktober setzen Anbieter auf steigende Nachfrage der Biodieselersteller nach Rapsöl. In den Wintermonaten ist Rapsöl zur Biodieselerstellung gefragter, da die nötige Kältestabilität gewährleistet ist. Es werden Preissteigerungen für Rapsmethylester erwartet, die auch Rapsöl erfassen dürften.

Rapsexpeller

Schon seit August befinden sich die Rapsexpellerpreise im Aufwind. In der zweiten Septemberhälfte erreichten sie mit 250 EUR/t fob Nordostdeutschland sogar den höchsten Stand seit Juli 2018. Der Preisverlauf war damit ähnlich dem Rapsschrot, beide profitierten neben festen Terminkursen von einer bundesweit steigenden, regional aber durchaus lebhaften Nachfrage der Mischfutterhersteller.

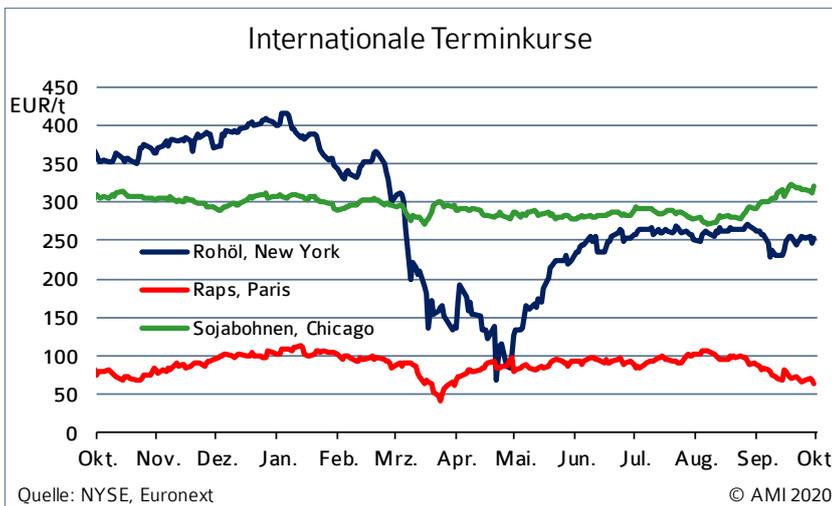
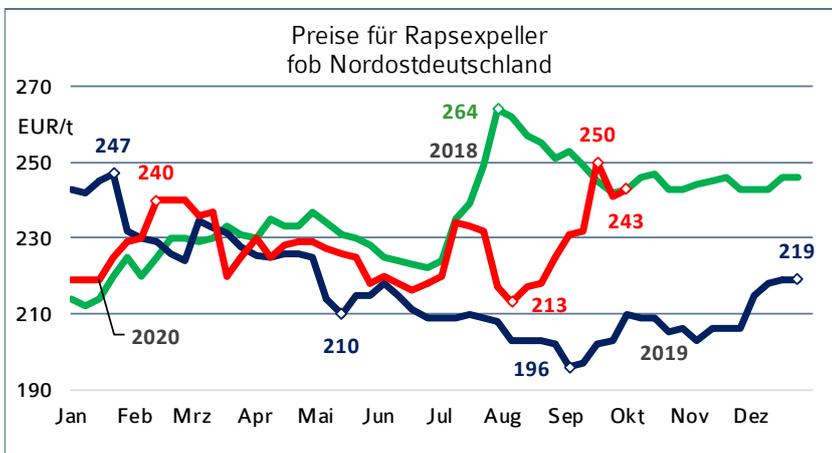
Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte stand in der ersten Monatshälfte noch Sommerware, SME und PME, im Fokus der Verwender. Erste Mengen RME wurden aber bereits geordert. Mittlerweile dürfte die Umstellung auf die sogenannte Winterware, deren Preisniveau etwas höher liegt, erfolgt sein. Das ist auch der Grund für den kräftigen Anstieg der Biodieselpreise zum Monatswechsel September/Oktober.

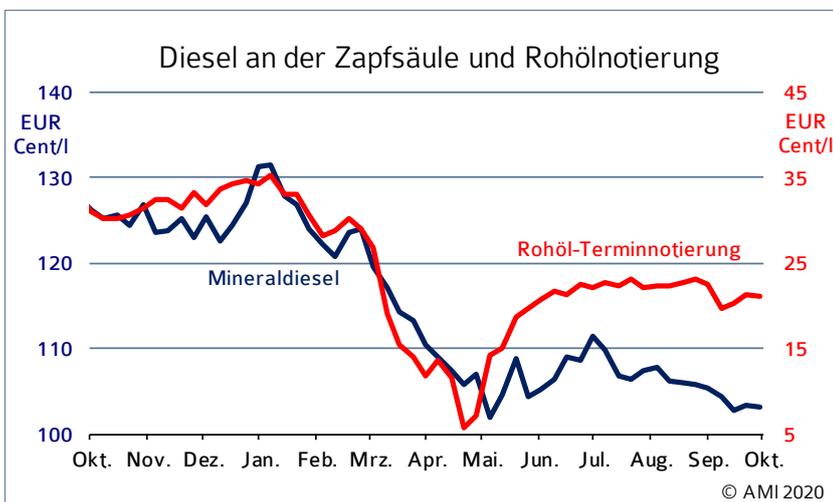
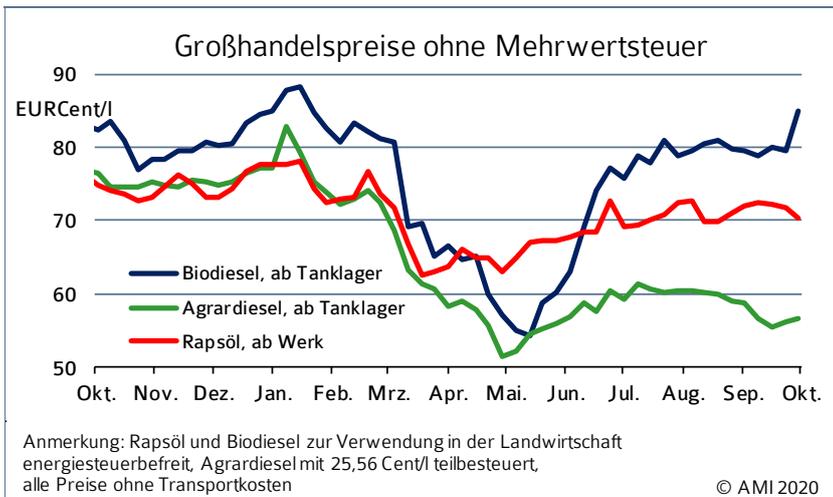
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 30.09.2020, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2019 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	378	233	775	646
Vorwoche	387	243	790	647

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2020									
in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	2020	2019
Biodiesel Beimischung	221,7	212,7	222,0	194,3	242,2	227,7	288,8	1.638,3	1.278,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.713,9	2.665,2	2.637,8	2.337,9	2.431,6	2.564,1	2.944,3	18.436,3	20.712,6
Biodiesel + Diesel	2.935,7	2.877,9	2.859,8	2.532,3	2.673,8	2.791,9	3.233,1	20.074,6	21.991,5
Anteil Biodiesel in %	7,6	7,4	7,8	7,7	9,1	8,2	8,9	8,2	5,8
Bioethanol ETBE a)	8,2	8,8	11,4	10,3	10,0	12,5	16,0	77,2	53,3
Bioethanol Beimischung	94,0	86,7	73,6	50,5	79,3	81,2	96,7	561,6	599,8
Summe Bioethanol	102,2	95,5	85,0	60,8	89,2	93,7	112,7	638,8	653,1
Ottomotorkraftstoffe	1.357,8	1.279,3	1.183,3	904,6	1.093,7	1.206,4	1.449,9	8.463,6	9.658,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.460,0	1.374,8	1.268,3	965,4	1.182,9	1.300,1	1.562,5	9.102,5	10.312,0
Anteil Bioethanol in %	7,0	6,9	6,7	6,3	7,5	7,2	7,2	7,0	6,3

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten)
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Tankstellenpreise

Im September orientierten sich die Tankstellenpreise für Mineraldiesel wieder stärker am Verlauf der internationalen Rohölkurse. Diese gerieten zunächst unter Druck; die Angst vor einem zweiten globalen Lockdown aufgrund wachsender Neuinfektionsraten war dafür ausschlaggebend. Durch eine Aufhellung der Stimmung an den internationalen Aktienmärkten wurde das Minus der Rohölkurse ausgeglichen. Danach setzen sie ihre Schwächetendenz fort, belastet von der Ankündigung des Irak, seine Ölexporte zu steigern, sowie der schwächeren Nachfrage Chinas.

Verbrauch

Biodiesel

Im Juli 2020 wurde in Deutschland die Rekordmenge von 288.800 t Biodiesel zur Beimischung verwendet. Das entspricht einem Anstieg von rund 27 % zum Vormonat wie auch zum Juli 2019. Der Dieselmotorkraftstoffverbrauch ist gegenüber dem Vormonat um fast 15 % auf 2,94 Mio. t ebenfalls gestiegen. Doch damit hat sich der Verbrauch von Biodiesel stärker erhöht als Diesel, sodass der Beimischungsanteil wieder gestiegen ist. Dabei verfehlen die erreichten 8,9 % das Rekordhoch aus Mai 2020, als der Anteil auf 9,1 % nach oben geschossen war, nur knapp.

Bioethanol

Auch der Verbrauch von Bioethanol zur Beimischung hat sich im Juli 2020 erhöht, 96.700 t entsprechen einem Anstieg von 19 % zum Vormonat. Sogar noch stärker ist der Verbrauch von Bioethanol im ETBE gestiegen, rund 16.000 t waren 28,5 % mehr als im Juni. In der Summe wird ein mehrjähriger Höchststand von 112.700 t erreicht, der den Vormonat um gut 20 % und den Juli 2019 um 11 % übertrifft. Der Beimischungsanteil von Bioethanol im Ottomotorkraftstoff hat sich dennoch nicht erhöht, er bleibt bei überdurchschnittlichen 7,2 %. Denn auch dieser ist kräftig gestiegen, 1,45 Mio. t entsprechen einem Plus von 20 % gegenüber Vormonat.

Die Einsatzmengen Biodiesel und Bioethanol zusammengenommen, wurden in Deutschland im Juli 2020 mehr als 400.000 t Biokraftstoffe und damit eine Rekordmenge verbraucht.

Schlaglichter

Bundesumweltministerium verabschiedet sich vom Klimaschutz im Verkehr

Biokraftstoffwirtschaft: „Ein mutloser Entwurf ohne Perspektive für erneuerbare Kraftstoffe“

Ein Gesetzentwurf des Bundesumweltministeriums (BMU) für die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr bietet nach Auffassung von drei Branchenverbänden der Biokraftstoffwirtschaft - Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE), Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) und Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) - keine Lösung für die drängenden Probleme im Klimaschutz des Sektors.

„Das BMU verabschiedet sich mit seinen Vorschlägen ganz offensichtlich vom Klimaschutz im Verkehr. Der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe soll in den kommenden Jahren sogar sinken. Damit wird der derzeitige Fahrzeugbestand mit fast 58 Millionen Benzin- und Dieselfahrzeugen praktisch nichts zum Klimaschutz beitragen können“, sagte Stefan Walter, Geschäftsführer des BDBE.

Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP kritisierte, dass der Anteil von nachhaltigem Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse dem Plan des BMU zufolge sogar stärker abgesenkt werden soll, als dies der integrierte Nationale Energie- und Klimaplan vorsehe. Dieser war erst kürzlich regierungsintern abgestimmt und Ende Juni der EU-Kommission übermittelt worden. „Nachhaltige Biokraftstoffe aus landwirtschaftlicher Biomasse stellen derzeit den mit Abstand größten Beitrag Erneuerbarer Energien im Straßenverkehr. Hierdurch werden jährlich etwa 6 Mio. Tonnen CO₂ eingespart. Ausgerechnet diese unverzichtbare Klimaschutzleistung soll nach dem Willen des BMU verringert

werden.“ Gleichzeitig würden auf europäischer und nationaler Ebene immer ehrgeizigere Klimaziele verkündet. Erst ab dem Jahr 2026 soll die Mineralölwirtschaft verpflichtet werden, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe etwas stärker zu senken als bisher.

„Das BMU schlägt damit tatsächlich vor, dass in den kommenden fünf Jahren nichts geschehen soll bei der Treibhausgasreduzierung der Antriebsenergie im Verkehr“, äußerte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. Der BMU-Entwurf sehe in auffälligem Gegensatz zu Vorschlägen aus Industrie und Wirtschaft keine stufenweise, anspruchsvolle Steigerung der Treibhausgasreduzierung bei Kraftstoffen vor. „Das Erreichen des deutschen 2030-Verkehrsziels ist hiermit ausgeschlossen“, sagte Baumann. Das für das gesetzlich vorgegebene Treibhausgasreduzierungsziel im Verkehr verantwortliche Bundesverkehrsministerium werde für die absehbare Zielverfehlung Emissionsrechte von anderen Mitgliedstaaten hinzukaufen müssen, zu Lasten des deutschen Steuerzahlers.

Die Bundesregierung ist durch Europarecht dazu verpflichtet, einen Anteil von

Erneuerbaren Energien im Verkehr in Höhe von 14 Prozent gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II (RED II, Renewable Energy Directive II) zu erreichen. Die RED II sieht eine Reihe von Mehrfachanrechnungen vor. So zählt E-Mobilität vierfach, abfallbasierte und fortschrittliche Biokraftstoffe werden doppelt auf das Ziel der RED II angerechnet. Durch diese Multiplikatoren steigt der Anteil an erneuerbarer Energie, die tatsächlich physisch eingesetzt wird, bis 2030 praktisch kaum gegenüber heute. Die Bundesregierung hatte daher angekündigt, über diese europäischen Vorgaben hinauszugehen und für mehr Klimaschutz im Verkehr zu sorgen. Biokraftstoffe können hierbei eine maßgebliche Rolle spielen.

„Zwischen dem Beschluss der Bundesregierung, die RED II ambitioniert umzusetzen, und dem vom BMU vorgelegten Gesetzentwurf besteht kein Zusammenhang. Das ist aus Sicht des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Wirtschafts- und Landwirtschaftspolitik irritierend, und wird der Vorbildfunktion, die Deutschland im Rahmen der derzeitigen EU-Ratspräsidentschaft hat, alles andere als gerecht“, so Walter abschließend.



SydiaProductions/Shutterstock.com

Schlaglichter

EU-Klimaschutzziel von 55% bis 2030 ohne Biokraftstoffe nicht zu erreichen

UFOP: Chancen für die EU-Landwirtschaft jetzt nutzen

Tief enttäuscht zeigt sich die UFOP als Reaktion auf den „2030 Klimaziel-Plan“ der EU-Kommission. Statt das nachhaltige Biomassepotenzial strategisch für die Erreichung des Reduktionsziels von 55 % auszuschöpfen, spielen Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in den Überlegungen der Kommission keine wesentliche Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrsberichts. Wiederholt habe die EU-Kommission zuletzt betont, dass Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten infolge der Corona-Pandemie so ausgestaltet werden müssten, dass der Wirtschaft insgesamt eine Perspektive gegeben werde. Die Landwirtschaft wird hiervon offensichtlich ausgenommen.

Die EU-Kommission habe keine Antwort darauf, welche zusätzlichen Absatzmöglichkeiten angesichts der wirtschaftlich schwierigen Situation insbesondere im Ackerbau jetzt entwickelt werden

müssten, kritisiert die UFOP. Die europäische Landwirtschaft kämpft mit weltweiten Überschüssen und Erzeugerpreisen, die im Sinne der Nachhaltigkeit keine ökonomische Grundlage für Investitionen und folglich für die Hofnachfolge seien. Die mit dem Green Deal angekündigte Farm-to-Fork-Strategie ist ein Extensivierungsprogramm ohne Perspektiven, stellt der Verband fest.

Andererseits wurden mit der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II), international auch für Drittstaaten anzuwendende Nachhaltigkeits- und Zertifizierungsanforderungen gesetzt als Voraussetzung für den Marktzugang in die Europäische Union und als Voraussetzung zur Anrechnung auf Quoten- bzw. Treibhausgas (THG)-Minderungsverpflichtungen. Diese Regelungen funktionierten wie ein Lieferkettengesetz und kämen ausschließlich bei Biomasserohstoffen zur Kraftstoffnutzung zur Anwendung, betont die UFOP. Biokraftstoffe

aus Anbaubiomasse seien demnach die Vorreiter für eine nachhaltige Lieferkette vom Acker bis in den Tank. Die deutsche THG-Quotenregelung sei zudem Vorbild für einen auf die Rohstoffeffizienz ausgerichteten Wettbewerb zur Erfüllung der Minderungsverpflichtung. Biokraftstoffe aus nachhaltig zertifizierter Biomasse sind aktuell und bis auf weiteres die wichtigste Alternative zur Dekarbonisierung bestehender Fahrzeugflotten. Der Verbrennungsmotor wird bis 2030 und danach mit Abstand der wichtigste Antrieb bleiben.

Stattdessen wettet die EU-Kommission auf einen abrupten Antriebswechsel. Der Aufbau der Infrastruktur sowie die Erzeugungskapazitäten für erneuerbaren Strom laufen den Zielvorgaben für den Klimaschutz im Verkehr bis 2030 hinterher. Die EU-Kommission muss im Rahmen einer Folgenabschätzung klarstellen, welcher quantitative Beitrag mit welcher Maßnahme und wann erreicht wird.

Die UFOP unterstreicht, dass die nächsten zehn Jahre im Klimaschutz darüber entscheiden, ob das 1,5°C-Ziel überschritten wird oder nicht. Aufgrund der Tatsache, dass die Landwirtschaft eben nicht wie andere Unternehmenssektoren mit ihren Betrieben vor den Problemen wegziehen kann, ist dieser Sektor existenziell auf einen kurzfristig wirksamen Klimaschutz angewiesen. Deshalb müssten jetzt alle Optionen ausgeschöpft werden, wobei Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse mindestens eine wichtige Brückenfunktion übernehmen müssen, fordert die UFOP.



Schlaglichter

UFOP-Vorsitz: Detlef Kurreck folgt auf Wolfgang Vogel

Anlässlich der Mitgliederversammlung der UFOP in Dresden wurde Detlef Kurreck, Präsident des Bauernverbandes Mecklenburg-Vorpommern, zum neuen Vorsitzenden gewählt.



Detlef Kurreck (61), Landwirt aus Körchow (Landkreis Rostock) folgt auf Wolfgang Vogel, der den Verband acht Jahre lang als Vorstandsvorsitzender leitete und dessen Weiterentwicklung

prägte. Der neue Vorsitzende dankte Wolfgang Vogel für seine Verdienste für die UFOP in einem für die Landwirtschaft insgesamt schwierigen und auch in Zukunft herausfordernden Umfeld.

Aufgrund seiner Verdienste für die UFOP wurde Vogel von der Mitgliederversammlung zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

Die Neuwahl des Vorsitzenden wurde erforderlich, da Herr Vogel Ende 2020 aus seinen Ämtern beim Deutschen Bauernverband e.V. (DBV) ausscheiden wird. Derzeit ist Wolfgang Vogel Vizepräsident des DBV und Vorsitzender des DBV-Fachausschusses Getreide.

Neu in den Vorstand gewählt wurde Hermann Greif, Landwirt und Bezirks-

präsident Oberfranken im Bayerischen Bauernverband (BBV). Greif ist auch Vorsitzender des Landesfachausschusses für pflanzliche Erzeugung und Vermarktung beim BBV.

Weiter im UFOP-Vorstand vertreten sind

- Dietmar Brauer, Mitglied des Vorstandes des Bundesverbandes Deutscher Pflanzenzüchter (BDP), Vorsitzender der Abteilung Öl- und Eiweißpflanzen des BDP und stellvertretender Vorsitzender der UFOP,
- Dr. Henning Ehlers, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Raiffeisenverbandes (DRV) sowie
- Jaana Kleinschmit von Lengefeld, Präsidentin von OVID, dem Verband der Ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland.

„Kraftstoffe der Zukunft 2021“, online vom 18.-22. Januar 2021

Vom 18. bis 22. Januar 2021 findet der 18. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“ als Online-Konferenz statt.

Der Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ ist die Leitveranstaltung der europäischen Biokraftstoffbranche und zugleich wichtiges Diskussionsforum für die deutsche, europäische und internationale Entwicklung erneuerbarer Mobilität. Die Online-Konferenz „Kraftstoffe der Zukunft 2021“ begrüßt nationale und internationale Teilnehmer, darunter VertreterInnen aus der Rohstoffeffassung und -verarbeitung, der Biokraftstoff-, Mineralöl- und Kraftfahrzeugindustrie, der chemischen Industrie, der Transport- und Logistikbranche, der Zertifizierungssysteme sowie aus Politik, Wissenschaft und Forschung.

Ziel des Fachkongresses ist es, den Teilnehmenden einen aktuellen Sachstand über die vielfältigen Gesetzesinitiativen zu geben und entsprechende Handlungsempfehlungen zu diskutieren, derzeitige Marktentwicklungen und Projektbeispiele einer erneuerbaren Mobilität vorzustellen sowie breiten Raum für den Erfahrungsaustausch zu bieten.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Rahmen von COVID-19 haben sich die Veranstalter dazu entschlossen, den Kongress in ein digitales Veranstaltungsformat zu überführen. Das Motto des Fachkongresses lautet: „Kraftstoffe der Zukunft 2021 – digital & international vernetzt!“

Der Fachkongress wird als 5-tägige Online-Veranstaltungsreihe im Zeitraum vom

18.-22. Januar 2021 mit insgesamt 15 Sessions stattfinden. Jeder der fünf Veranstaltungstage besteht aus drei Sessions zwischen 9:00 Uhr und 17:30 Uhr. Weitere Informationen finden Sie im [Programm](#). Der digitale Kongress wird zweisprachig (Deutsch-Englisch) durchgeführt. Die [Anmeldung](#) ist bereits geöffnet, registrieren Sie sich jetzt!

Der Fachkongress bietet die herausragende Möglichkeit, Ihr Unternehmen oder Ihre Organisation einem internationalen Fachpublikum vorzustellen und/oder über ein Sponsoring zu präsentieren. Einzelheiten hierzu finden Sie im [Beteiligungsangebotsangebot](#).

**18th International Conference
on Renewable Mobility**

Digital & internationally networked



18. – 22. January 2021, 5 days with 15 sessions,
daily 9:00 hours – 17:30 hours, CET
www.fuels-of-the-future.com

**register
now!**

Schlaglichter

UFOP-Geschäftsbericht 2019/2020 erschienen

Die UFOP präsentierte anlässlich der Mitgliederversammlung in Dresden ihren aktuellen Geschäftsbericht 2019/2020 in einem neuen Format. Im geänderten Layout informiert der Bericht prägnant über die Tätigkeiten des Verbandes, ergänzt um Marktberichte und neue Absatzentwicklungen im Bereich Öl- und Eiweißpflanzen. Der Statistikanhang ergänzt die Marktberichte. Die Quellenverweise sowie abgebildeten Broschüren sind verlinkt.

Der Bericht informiert umfassend über die verbandspolitischen Aktivitäten zur Förderung des Öl- und Eiweißpflanzenbaus im Umfeld der absehbaren Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) sowie den Herausforderungen infolge der nochmals verschärften Düngeverordnung und der Situation in der Pflanzenschutzmittelzulassung. Vorgestellt wird der Stand der Förderprojekte in den einzelnen Fachkommissionen zur Optimierung der Anbauverfahren, zur Verwendung von Öl und Protein als Nahrungs- und Futtermittel sowie zu Rapsöl als Rohstoff für die Herstellung und Verwendung treibhausgasoptimierter Kraftstoffe.

Im Fokus der UFOP steht die 10 + 10 Strategie mit dem Ziel, bis 2030 bundesweit eine Anbaufläche von Öl- und Eiweißpflanzen von je 1,2 Millionen Hektar zu erreichen, also je 10 Prozent der deutschen Ackerfläche. Gleichzeitig stellt sich die UFOP den Herausforderungen des

Klimawandels mit der Entwicklung resilienterer Fruchtfolgesysteme.

Die Corona-Pandemie prägte auch die Arbeit der UFOP in den vergangenen Monaten. Der Bericht unterstreicht die Versorgungssicherheit auf den Ölsaatenmärkten und betont die Bedeutung regional ausgerichteter Lieferketten. Die UFOP nimmt die Herausforderung der von der EU-Kommission angekündigten „Farm-to-Fork“-Strategie an. Transparenz in der Lieferkette schafft Verbraucherakzeptanz. Dieser Ansatz ist ein wesentlicher Teil der im Bericht vorgestellten Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes.

Der Bericht ist als [Download \(5,83 MB\)](#) erhältlich. Gerne können Sie auch den Geschäftsbericht als Online-Publikation im ISSUU-Reader lesen: https://issuu.com/ufop/docs/bericht_2019-20



Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agra-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP
Union zur Förderung von Öl- 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) 33 805 579

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.