



# WEB-PUBLIKATIONEN

Biokraftstoffpolitik/iLUC, THG-Bilanzierung, Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft, Biodiesel und Rapsölkraftstoff

## THEMA: BOKRAFTSTOFFPOLITIK/ILUC

### UFOP-Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2019/2020“ erschienen

Der Sachstandsbericht „Biodiesel und Co. 2019/2020“ enthält Informationen und Einschätzungen zu nationalen und internationalen Fragen der Biokraftstoff- und somit Klimapolitik. Ergänzt wird der 40-seitige Bericht durch umfassende Statistiken zur nationalen und internationalen Biodieselproduktion, mit einer Liste der Beimischungsmandate der EU-Länder sowie durch Auszüge aus den Statistiken des aktuellen Evaluations- und Erfahrungsberichts der BLE.

→ [bit.ly/35BWLyo](https://bit.ly/35BWLyo)

### Gemeinsames Positionspapier: Biokraftstoffe sind essentiell zur Erfüllung der Klimaschutzziele in der Verpflichtungsperiode 2021 bis 2030

Mit dem 1. Juli 2020 hat die halbjährige EU-Ratspräsidentschaft der deutschen Bundesregierung begonnen. Die Bundesregierung hat in ihrem Programm als Ziel festgeschrieben, dass sie auf eine „klimafreundliche, nachhaltige und bezahlbare Mobilität hinarbeiten“ möchte. Die Biokraftstoffverbände begrüßen dieses Vorhaben und weisen darauf hin, dass Technologieoffenheit und das nachhaltig verfügbare Potenzial von Biokraftstoffen für die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele berücksichtigt werden müssen.

→ [bit.ly/2LPj7OK](https://bit.ly/2LPj7OK)

### UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2019/2020

In dem Versorgungsbericht wird der europäische und weltweite Biomassebedarf für die Biokraftstoffproduktion im Kontext der Versorgung an den Nahrungs- und Futtermittelmärkten dargestellt.

→ [bit.ly/2ZKUhCT](https://bit.ly/2ZKUhCT)

### Positionspapier: Handlungsfelder und Forschungsbedarf bei Biokraftstoffen

Die Expertinnen und Experten der UFOP-Fachkommission „Biokraftstoff & Nachwachsende Rohstoffe“ haben die Bedeutung und den Handlungs- bzw. Forschungsbedarf bei Biokraftstoffen zusammengefasst. Der aktuellen Sachstand und der Handlungsbedarf, nachhaltige Biokraftstoffe angesichts stetig steigender emissionsrechtlicher und moderner technischer Anforderungen zukunftsfähig zu machen, werden darin aufgezeigt. Ebenfalls berücksichtigt ist die erforderliche qualitative Entwicklung der Kraftstoffgemische selbst, denn Motor und Kraftstoff müssen zueinander „passen.“

→ [bit.ly/2MLg1t2](https://bit.ly/2MLg1t2)

### 4. Auflage DBFZ-Report Nr. 11 – Monitoring Biokraftstoffsektor

Der 4. Bericht des Deutschen Biomasseforschungszentrum vermittelt einen umfassenden Einblick über die förderpolitischen Rahmenbedingungen sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene (Umsetzung). Zudem wird zum Stand der Biokraftstoffproduktion (einschließlich synthetischer Kraftstoffe), deren Distribution und Verwendung (DEU, EU; weltweit) und zu den ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit bzw. Emissionen von Biokraftstoff (Zertifizierung, THG-Emissionen bis hin zu Emissionen im Fahrbereich) berichtet.

→ [bit.ly/2SLvixu](https://bit.ly/2SLvixu)

### Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“

Durch die auf die Treibhausgasemissionen ausgerichtete Gesetzgebung zu Biodiesel und Bioethanol beeinflusst die Politik auch Preise und Absatzchancen von Raps, Getreide und Zuckerrüben aus heimischem Anbau sowie die Futtermittelmärkte. Dies sind zentrale Ergebnisse der Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“ von Professor Dr. Jürgen Zeddies (Universität Hohenheim).

→ [bit.ly/2SMfJGa](https://bit.ly/2SMfJGa)

## „indirect Land Use Change“ (iLUC): Eine kritische Bestandsaufnahme für eine sachgerechte politische Entscheidungsfindung

In diesem Beitrag erläutert Prof. Dr. Uwe Lahl (TU Darmstadt) die Hintergründe, die Schwächen der Modellrechnungen sowie die wissenschaftlichen Gründe, warum iLUC-Faktoren abzulehnen sind.

→ [bit.ly/2FdS49s](https://bit.ly/2FdS49s)

## Studie: Bestimmungsgründe für das Niveau und die Volatilität von Agrarrohstoffpreisen auf Internationalen Märkten – Sind Biokraftstoffe verantwortlich für Preisschwankungen und den Hunger in der Welt?

Um herrschenden Vorurteilen gegenüber Biokraftstoffen zu begegnen, haben die UFOP und der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) eine wissenschaftliche Studie unter der Leitung von Prof. Dr. Michael Schmitz und M.Sc. Palina Moleva vom Institut für Agrarpolitik und Marktforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen in Auftrag gegeben.

→ [bit.ly/37xyBwn](https://bit.ly/37xyBwn)

### Weitere Informationen:

→ [www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel/biodiesel-tanken/](http://www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel/biodiesel-tanken/)

## THEMA: FORSCHUNG THG-BILANZIERUNG

### Evaluations- und Erfahrungsbericht 2019

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) legt jährlich als zuständige Behörde den Evaluations- und Erfahrungsbericht vor. Im Jahr 2019 wurden 9,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent durch Biokraftstoffe eingespart. Den größten Anteil der insgesamt eingesetzten Biokraftstoffe hatte mit 73 Prozent Biodiesel (FAME). Abfälle und Reststoffe bildeten für diese Kraftstoffart mit 37 Prozent den wichtigsten Ausgangsstoff.

→ [bit.ly/3nG7VBn](https://bit.ly/3nG7VBn)

### TFZ-Bericht: ExpResBio – Methoden

Der Projektbericht gibt einen Einblick in die Methodendiskussion und Festlegung der Systemgrenzen. Diese betreffen die Verwendung von THG-Werten für den Rohstoffanbau auf Basis von Klima-Bodenregionen statt NUTS2-Gebietswert, die Substitutionsmethode zur Anrechnung von Rapskuchen/-schrot, statt Allokation mit dem Heizwert, und den Vorfruchteffekt von Raps.

→ [bit.ly/2ZLeHLH](https://bit.ly/2ZLeHLH)

### Handreichungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung des vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft geförderten Projekts „Handreichungen zur Überprüfung von THG-Bilanzen von Biokraftstoffen“ hat das Deutsche Biomasseforschungszentrum (DBFZ) in Berlin drei Broschüren für Auditoren vorgestellt.

→ [bit.ly/39BqX6n](https://bit.ly/39BqX6n)

## THEMA: BOKRAFTSTOFFE IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

### Abschlussbericht: Rapsölkraftstoff für Einspritzsysteme moderner Landmaschinen geeignet – Hohe Betriebssicherheit und lange Lebensdauer

Rapsölkraftstoff ist unter technischen Gesichtspunkten für die Verwendung in modernen Landmaschinen geeignet. Die in Verbrennungsmotoren typischen Ablagerungen im Einspritzsystem können im Rapsölbetrieb durch die richtige Temperierung des Kraftstoffs sowie durch die Zugabe geeigneter Additive minimiert werden. Zu diesem Ergebnis kommt ein Forschungsprojekt.

→ [bit.ly/3oJvz1k](https://bit.ly/3oJvz1k)

### Positionspapier: Klimaschutz in der Land- und Forstwirtschaft mit Biokraftstoffen

Nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe können durch Anrechnung auf die sektorale Klimaschutzverpflichtung einen wichtigen Beitrag dazu erbringen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihre Klimaschutzverpflichtung erfüllt. Gemeinsames Verbändepapier von Januar 2019 (Verfasser: BBE, BDOel, FV Biogas, UFOP, VDB)

→ [bit.ly/37qcW9m](https://bit.ly/37qcW9m)

## **Basisflyer „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“**

„Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ ist eine Branchenplattform verschiedener Verbände, Unternehmen und Institute aus den Bereichen Landwirtschaft und Landtechnik. Ziel der Plattform ist es, eine umfassende und neutrale Information zu den Vorteilen und technischen Aspekten des Einsatzes unterschiedlichster Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft zu liefern. Lernen Sie mehr über die Branchenplattform und ihre Ziele.

→ [bit.ly/2QCigjf](https://bit.ly/2QCigjf)

## **Broschüre: 10 Gründe für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft**

In den letzten Jahren wurden die technischen Entwicklungen im Bereich der Biokraftstoffgewinnung und dessen Nutzung weiter vorangetrieben. Für die weitere Entwicklung der Branche sprechen zahlreiche Gründe. Erfahren Sie mehr über die Gründe für die Etablierung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft.

→ [bit.ly/2QecxkG](https://bit.ly/2QecxkG)

## **„Broschüre „Praxisberichte für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft“**

Biokraftstoffe tragen nicht nur zur Dekarbonisierung des land- und forstwirtschaftlichen Mobilitätssektors bei, sondern liefern zusätzlich heimische Eiweißfuttermittel sowie organische Düngemittel. Damit wird nicht nur ein regional geschlossener Energie- und Stoffkreislauf geschaffen, sondern auch eine Lebensmittelproduktion unabhängig von internationalen Mineralölmärkten ermöglicht. In der Broschüre werden Betriebe vorgestellt, die eindrucksvoll zeigen, wie aktiver Klimaschutz in der Land- und Forstwirtschaft unter Einsatz von Biokraftstoffen funktioniert.

→ [bit.ly/36fTr3e](https://bit.ly/36fTr3e)

## **TFZ-Bericht: Rapsölkraftstoff als Energieträger für den Betrieb eines forstwirtschaftlichen Vollernters (Harvester)**

Forstmaschinen bewegen sich überwiegend in umweltsensiblen Bereichen und oftmals auch in Schutzgebieten wie Wasserschutzgebieten. Der Einsatz von biologisch schnell abbaubarem und nicht ökotoxischem Rapsölkraftstoff könnte einen wichtigen Beitrag zum vorbeugenden Boden- und Gewässerschutz leisten. Im Rahmen des TFZ-Bericht 63 dokumentierten Projektes wurde daher untersucht, ob sich Rapsölkraftstoff auch für den rauen Einsatz in einem Holzvollernter der Bayerischen Staatsforsten eignet.

→ [bit.ly/35iLvwM](https://bit.ly/35iLvwM)

## **TFZ-Bericht: Abgasverhalten von Fahrzeugen im realen Betrieb mit alternativen Kraftstoffen – Bestimmung mit einem portablen Emissionsmesssystem (PEMS)**

Am TFZ wurden Forschungsarbeiten zum realen Emissionsverhalten von Non-Road-Maschinen im Betrieb mit Rapsölkraftstoff, Dieselmotorkraftstoff und Methan durchgeführt, bei denen ein portables Emissionsmesssystem (PEMS) verwendet wurde. Außerdem wurden im Rahmen der Arbeiten Untersuchungen an PKW durchgeführt, die mit Bioethanol und CNG betrieben werden.

→ [bit.ly/2FeJuTO](https://bit.ly/2FeJuTO)

## **TFZ-Bericht: Langzeitmonitoring pflanzenöлтаuglicher Traktoren der Abgasstufen I bis IV**

Die wissenschaftlichen Ergebnisse dieses Langzeitmonitorings beruhen auf 60.000 Einsatzstunden von 20 Traktoren, die mit genormtem Rapsölkraftstoff (DIN 51605) betankt wurden. Motorleistung, Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen unterschieden sich in wiederkehrenden Messungen kaum von mit Diesel betriebenen Traktoren. Hinsichtlich der Abgasemissionen belegen die Messungen am Traktorenprüfstand sowie mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS) im Feld, dass im Rapsölbetrieb neueste Standards erfüllt werden und die Abgasnachbehandlungssysteme zuverlässig arbeiten.

→ [bit.ly/2QEJCFC](https://bit.ly/2QEJCFC)

## **Abschlussbericht: Langzeitstudie über den Einsatz von Antioxidantien an Rapsölkraftstoff in der Praxis**

Der Einsatz von Rapsölkraftstoff erfordert eine Stabilitätsreserve für den Transport, die Lagerung sowie die Anwendung beim Verbraucher, da unterschiedliche Einflussfaktoren zu einer Minderung der Lagerstabilität führen können. Im Rahmen dieser Studie wurde die Lagerstabilität verschiedener Rapsölkraftstoffqualitäten mit und ohne Stabilisierung durch ein wirksames Antioxidationsmittel über zweieinhalb Jahre verfolgt.

→ [bit.ly/2N395HV](https://bit.ly/2N395HV)

## **TFZ-Bericht: Herstellung und Demonstration der Praxistauglichkeit von Traktoren mit Motoren der Abgasstufe IV im Betrieb mit Pflanzenöl**

Mit 57 Prozent Treibhausgasminderung weist der Einsatz von Rapsölkraftstoff einen der höchsten Standardwerte für derzeit verfügbare Biokraftstoffe aus heimischen Rohstoffen auf. Dezentral erzeugter Rapsölkraftstoff kann diesen Wert dabei noch deutlich übertreffen. Der „Carbon Foot Print“ landwirtschaftlicher Erzeugnisse lässt sich durch den Einsatz von Rapsölkraftstoff in Traktoren effizient verringern.

→ [bit.ly/2MPgnP9](https://bit.ly/2MPgnP9)

## **Abschlussbericht: Untersuchungen zu den Wechselwirkungen zwischen Kraftstoffen und kraftstoffführenden Fahrzeugkomponenten in PHEV**

Bei einer Beimischung von bis zu 10 % Fettsäuremethylester (FAME) zum Dieselmotorkraftstoff bleibt die Betriebssicherheit auch dann erhalten, wenn der Kraftstoff über einen Zeitraum von 9 Monaten im Fahrzeugtank lagert. Voraussetzung dafür ist eine geeignete Additivierung zur Stabilisierung der Kraftstoffmischung. Dies ist das zentrale Ergebnis der Untersuchungen zum Alterungsverhalten von Kraftstoffen in Fahrzeugtanks bei einer relativ langen Lagerung unter anwendungsnahen Bedingungen. Diese Untersuchungsergebnisse sind Teil des Forschungsprojekts „Kraftstoffe für PHEV-Fahrzeuge“ (Plugin Hybrid Electric Vehicles, PHEV), das Wechselwirkungen zwischen Kraftstoffen und deren chemischen Bestandteilen sowie kraftstoffführenden Fahrzeugbauteilen erforschte.

→ [bit.ly/3oUYxuY](https://bit.ly/3oUYxuY)

## **Abschlussbericht: „Biodiesel als integraler Bestandteil zukunftsweisender Dieselmotorkraftstoffe“**

In dem Projekt „Biodiesel als integraler Bestandteil zukunftsweisender Dieselmotorkraftstoffe“ hat die Hochschule Coburg zukünftige regenerative Kraftstoffe auf ihre Mischbarkeit und ihr Alterungsverhalten untersucht, um bessere Vorhersagen zur Mischbarkeit von Kraftstoffen treffen zu können. Auf Basis von Löslichkeitsparametern und einem entwickelten Algorithmus wurde die Mischbarkeit von RME, OME und HVO theoretisch hergeleitet und experimentell überprüft.

→ [bit.ly/2KjabkA](https://bit.ly/2KjabkA)

## **Abschlussbericht: Untersuchungen zur Schlamm- und Verschleißbildung im Motoröl beim Einsatz biogener Kraftstoffe**

In Flottenversuchen der Hochschule Coburg konnte aufgezeigt werden, dass Kraftstoffe mit hohem Biogenitätsgehalt eine verstärkte Substitution mineralischer Kraftstoffe möglich machen. Im Rahmen dieser Forschungsarbeit wurden die Reaktionsmechanismen bei der Schlamm- und Verschleißbildung im Motoröl beim Einsatz biogener Kraftstoffe ablaufender Prozesse genauer untersucht werden.

→ [bit.ly/2SOiir1](https://bit.ly/2SOiir1)

## **Abschlussbericht: Biodiesel als integraler Bestandteil zukunftsweisender Dieselmotorkraftstoffe**

Das vorgestellte Forschungsprojekt untersucht die Entmischung- und Alterungsprozesse von drei vielversprechenden, dieselmotorischen Alternativkraftstoffen. Die Kraftstoffe sind hydrierte Pflanzenöle (HVO), Polyoxymethyldimethylether (OME) und Rapsmethylester (RME).

→ [bit.ly/2u5zzl8](https://bit.ly/2u5zzl8)

## **Technische Rundschreiben der DEUTZ AG: „Kraftstoffe 0199-99-01218/4“**

DEUTZ gibt die Baureihen TCD 2.9/3.6/4.1/6.1/7.8/12.0/16.0 in der aktuellen EU-Stufe IV/US Tier 4 sowie alle älteren DEUTZ-Motoren ohne Abgasnachbehandlung für den Einsatz von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen und Biodiesel bzw. Biodiesel-Blends frei. Mit den Freigaben trägt die DEUTZ AG dazu bei, schon heute das CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial bestmöglich ausschöpfen zu können. Sie legt damit zugleich den Grundstein für die nächste Generation erneuerbare Kraftstoffe, um auf längere Sicht Antriebe möglichst treibhausgasneutral auszurichten.

→ [bit.ly/37zt1tL](https://bit.ly/37zt1tL)

## **Freigaben der Nutzfahrzeughersteller für den Betrieb mit Biodiesel (B20 B30 B100)**

Die neue Freigabenliste der Großmotoren- und Nutzfahrzeughersteller für den Betrieb mit Biodiesel (B20/B30/B100) ist veröffentlicht. Eine aktuelle Umfrage unter den Herstellern von Nutzfahrzeugen belegt, dass viele Lkw, Busse und mobile Maschinen für höhere Beimischungen von Biodiesel freigegeben sind.

→ [bit.ly/37lfVA6](https://bit.ly/37lfVA6)

## **ATZ extra: Betriebsverhalten eines Traktormotors der Abgasstufe EU IV im Biodieselbetrieb**

Am Lehrstuhl für Kolbenmaschinen und Verbrennungsmotoren der Universität Rostock wurde untersucht, inwieweit moderne Dieselmotoren für Landmaschinen für den Langzeitbetrieb mit Biodieselmotorkraftstoff gemäß EN 14214 geeignet sind.

→ [bit.ly/35hatwP](https://bit.ly/35hatwP)

## **Abschlussbericht zum Projekt „Betriebsverhalten von Industrie- und Landtechnikmotoren Abgasstufe EU COM IV im Biodieselbetrieb“**

Nach den Ergebnissen eines an der Universität Rostock durchgeführten Projektes zur Verwendung von Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) können Biodiesel aus Rapsöl (RME) höchste emissionsrechtliche Anforderungen der Abgasstufe EU COM IV und zukünftig auch der Stufe V für nicht straßengebundene Fahrzeuge erfüllt werden.

→ [bit.ly/2syMbB9](https://bit.ly/2syMbB9)

### Projektbericht zur Freigabe von DEUTZ-Common-Rail-Motoren in Nutzfahrzeugen Euro IV für Biodiesel

Mit dem Ziel, die Motorenbaureihe TCD 2013 4V der Abgasstufe EURO IV mit DEUTZ-Common-Rail-Einspritzsystem im Nutzfahrzeugeinsatz freizugeben, wurde bei der DEUTZ AG mit finanzieller Unterstützung der UFOP ein Motoren- und Funktionstest auf dem Prüfstand sowie ein Feldtest zur Absicherung der Biodieseltauglichkeit durchgeführt.

→ [bit.ly/2rIZLbg](https://bit.ly/2rIZLbg)

### Kurzstudie zur Evaluierung der Metall-, Phosphor- und Schwefelgehalte in Biodiesel

Für die Freigabe von Abgasnachbehandlungssystemen spielt der Spurenelementgehalt in Kraftstoffen eine wichtige Rolle. Die UFOP hat diese Tatsache zum Anlass genommen und die Analytik-Service GmbH (ASG) mit der Evaluation marktrelevanter Biodieselanalyseergebnisse für die Jahre 2000 bis 2010 beauftragt.

→ [bit.ly/2N39Oc7](https://bit.ly/2N39Oc7)

### MTZ-Sonderveröffentlichung: Absenkung der Siedelinie von Biodiesel mittels Metathese

Biodiesel ist für Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter (DPF) nicht optimal geeignet, da während der Regenerationsphase des DPF Kraftstoff über die Kolbenwände ins Motoröl gelangt. Aus diesem Grund wurde an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Coburg in Zusammenarbeit mit dem Thünen-Institut für Agrartechnologie das Siedeverhalten des Biodiesels geändert, sodass er einfacher aus dem Motoröl verdampfen kann.

→ [bit.ly/35iWTbY](https://bit.ly/35iWTbY)

### Abschlussbericht zum Projekt: Absenkung der Siedekurve von Biodiesel durch Metathese

Mit dem Ziel einer besseren Motorverträglichkeit konnte in einem von der UFOP geförderten Forschungsvorhaben unter der Leitung des Thünen-Instituts in Braunschweig nachgewiesen werden, dass mittels Metathese die Qualität von Biodiesel erheblich verbessert werden kann.

→ [bit.ly/39wWvtX](https://bit.ly/39wWvtX)

### Ölverdünnung bei Betrieb eines Pkw-Dieselmotors mit Mischkraftstoff B10

An einem von der Volkswagen AG bereitgestellten Pkw-Dieselmotor 2,0 l-TDI mit Common-Rail-System, motornahem Oxidationskatalysator und Dieselpartikelfilter wurde auf dem Motorprüfstand der Einfluss des Mischkraftstoffs B10 auf den Kraftstoffeintrag in das Motoröl und den Kraftstoffausstrom sowie auf die Veränderung der Ölviskosität untersucht.

→ [bit.ly/2sDd6vm](https://bit.ly/2sDd6vm)

### FVV-Projektbericht: Kraftstoffveränderungen II

Die Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen der Projekte „Kraftstoffveränderungen II“ und „Ablagerungsmodellierung“ liefern wichtige Ansatzpunkte für Sofortmaßnahmen wie bessere Injektorkühlung oder die Bevorzugung von Applikationen mit möglichst niedrigen Einspritzdrücken und bilden die Basis für die Erarbeitung von optimalen Maßnahme-Kombinationen zur Senkung der Belagsbildung in Einspritzkomponenten.

→ [bit.ly/2ZTm6Jj](https://bit.ly/2ZTm6Jj)

### Bericht: Prüfstandsuntersuchungen zur Optimierung eines B100/HVO Kraftstoffgemisches für den Motorsporteinsatz

Zielsetzung des Projekts war es, einen neuen Kraftstoff zu entwickeln, der aus den drei Komponenten Dieseldieselkraftstoff, Raps-Biodiesel und hydriertem Rapsöl (HVO) besteht und dessen Leistungsfähigkeit auf der einen und dessen niedrige Emissionen auf der anderen Seite maximal ausgeprägt sein sollte. Die Ergebnisse der Untersuchungen dürften auch für die Kraftstoff- und Fahrzeugindustrie von Interesse sein, denn unerwartet stellte sich heraus, dass die ideale Kraftstoffmischung ganz ohne konventionellen Dieseldieselkraftstoff auskommt.

→ [bit.ly/3oERerk](https://bit.ly/3oERerk)

### Weitere Publikationen unter:

→ [www.ufop.de/medien/downloads/biodiesel-and-co/forschung/](https://www.ufop.de/medien/downloads/biodiesel-and-co/forschung/)

### Hydrazide erhöhen die Oxidationsstabilität von Biodiesel

Die Oxidationsstabilität von Biodiesel lässt sich durch neu entwickelte Hydrazide erhöhen. Dies ist das Ergebnis des von der UFOP geförderten Projekts „Schaffung eines biodieselbasierten Kraftstoffs mit geringem NO<sub>2</sub>-Ausstoß und hoher Oxidationsstabilität“, das vom Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg (TAC) durchgeführt wurde.

→ [bit.ly/2MNjmaG](https://bit.ly/2MNjmaG)

### FJR/UFOP-Workshop zur Polarität von Kraftstoffen: Wechselwirkungseffekte bei Mischkraftstoffen im Fokus

Der Workshop diente der Bestandsaufnahme der von UFOP, der FNR, der Forschungsvereinigung Verbrennungskraftmaschinen (FVV) und weiteren Projektträgern geförderten Forschungsvorhaben, die sich neben Effizienzsteigerungen insbesondere mit möglichst CO<sub>2</sub>-neutralen Biokraftstoffen in Kombination mit voll- und teilelektrischem Antrieben beschäftigen. Ein Ergebnis des Workshops war, dass zur Vermeidung von negativen Wechselwirkungseffekten, bedingt durch die zunehmend unpolare Zusammensetzung der Kraftstoffe und längere Standzeiten der Kraftstoffgemische im Fahrzeugtank, eine intensivere systematische Forschungsbegleitung erfordert. Die acht Präsentationen stehen zum Download zur Verfügung.

→ [bit.ly/36vHtTl](https://bit.ly/36vHtTl)

Nutzen Sie den monatlichen Informationsdienst der UFOP mit Marktinformationen und Kurzanalysen zu Ölsaaten, Ölschrote, Presskuchen, Pflanzenöle und Biokraftstoffe.

→ [bit.ly/2QhI5pP](https://bit.ly/2QhI5pP)

## IDEEN SÄEN, ERFOLG ERNTEN!

Die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) vertritt die politischen Interessen der an der Produktion, Verarbeitung und Vermarktung heimischer Öl- und Eiweißpflanzen beteiligten Unternehmen, Verbände und Institutionen in nationalen und internationalen Gremien. Die UFOP fördert Untersuchungen zur Optimierung der landwirtschaftlichen Produktion und zur Entwicklung neuer Verwertungsmöglichkeiten in den Bereichen Food, Non-Food und Feed. Die Öffentlichkeitsarbeit der UFOP dient der Förderung des Absatzes der Endprodukte heimischer Öl- und Eiweißpflanzen.

### Sie wollen keine Neuveröffentlichung verpassen?

Dann folgen Sie uns auf Twitter: @ufop\_de 