

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt	
<b>ERZEUGERPREISE</b>	
<b>GROSSHANDELSPREISE.....2</b>	
Raps	
Rapsöl	
Rapsschrot	
Rapsexpeller	
<b>KRAFTSTOFFE.....3</b>	
Großhandelspreise	
Tankstellenpreise	
Verwendungsstatistik	
<b>SCHLAGLICHTER ..... 4ff.</b>	

Preistendenzen			
Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	383,00	393,88	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	415,00	426,00	↘
Rapsöl	870,00	885,00	↘
Rapsschrot	269,00	269,00	→
Rapspresskuchen*	304,00	308,00	↘
Paris Rapskurs	415,00	422,25	↘
<b>Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., excl. MwSt.</b>			
Biodiesel	157,46	156,82	↗
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	171,65	171,65	→
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	78,54	77,91	↗

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Kassapreise für Raps im Sog rückläufiger Terminmarktnotierungen
- Die Hoffnung auf einen anhaltenden Aufwärtstrend schwindet, Nachfrage der Ölmühlen bleibt verhalten
- Brasilianische Sojaernte schreitet rasch voran, Kaufinteresse für US-Sojabohnen schwindet

### Ölschrote und Presskuchen

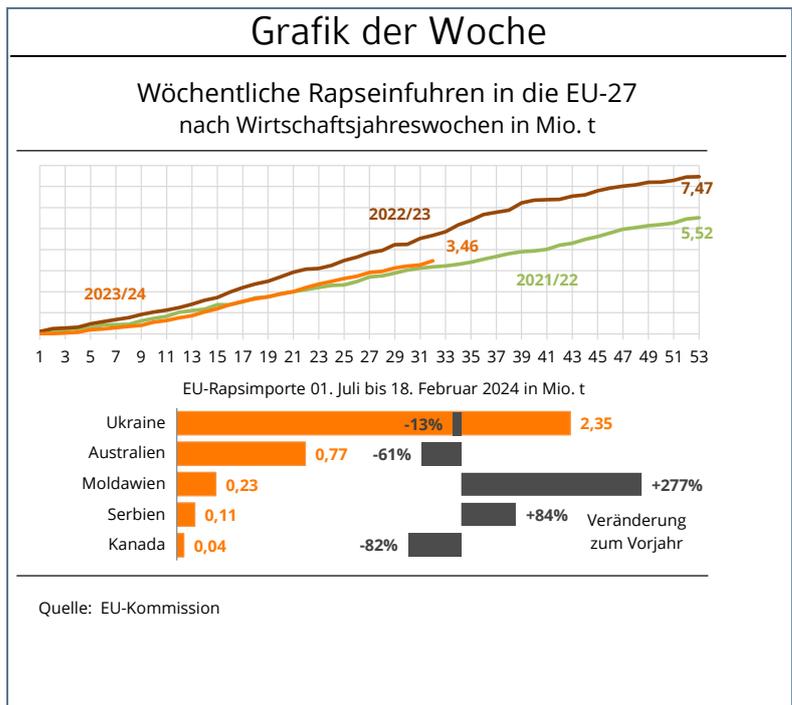
- Rapsschrotpreise im Februar auf Berg- und Talfahrt
- Sojaschrot tendiert schwächer, Aussicht auf eine komfortable Rohstoffversorgung übt Druck aus

### Pflanzenöle

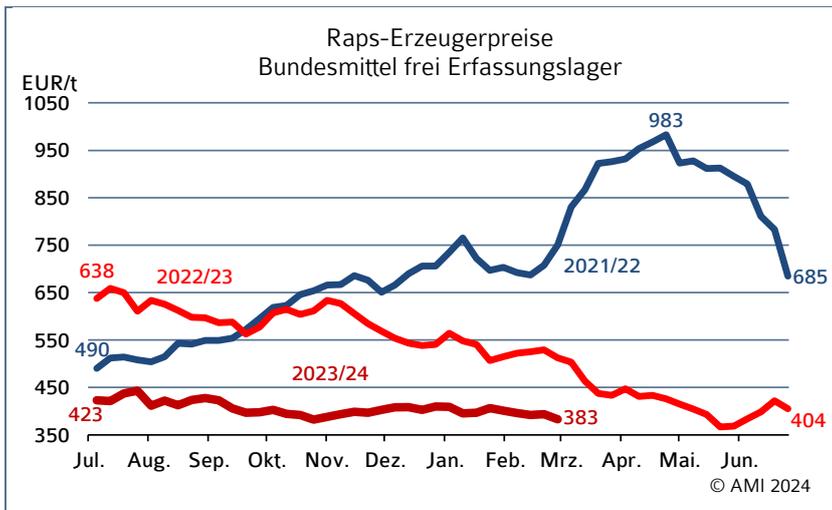
- Rapsöl im Aufwind einer zeitweise belebteren Nachfrage des Energiesektors
- Saisonbedingt kleinere malaysische Produktion treibt Palmöl

### Kraftstoffe

- Handelsaktivität am Biodieselmkt nimmt etwas zu
- Rohöl auf Monatsicht fester, Proteste in Libyen und Konflikt im Nahen Osten im Fokus



# Marktpreise



## Raps

Standen zur Monatsmitte die Zeichen noch kurz auf festere Rapspreise, drehen die Erzeugerpreise zuletzt wieder ins Minus und geben kräftig nach. Die kräftige Abwärtskorrektur ließ die Abgabebereitschaft der Erzeuger erneut im Keim ersticken. Lediglich vereinzelt wird aus Sorge vor weiteren Preisrücknahmen Raps aus Erzeugerhand verkauft. Vorkontrakte der Ernte 2024 finden ebenfalls kaum Beachtung. So bleibt der Anteil der bereits vertraglich gebundenen Parteien auch weiterhin ungewöhnlich gering. Vielerorts sind die Böden auch weiterhin stark vernässt, so dass sich die Feldarbeiten regional weiter hinauszögern. Auch wenn sich bislang die Rapsbestände überwiegend gut entwickelt haben, benötigen sie allerdings langsam die erste Stickstoffgabe.

## Rapsöl

Am Rapsölmarkt kühlte das Kaufinteresse zuletzt wieder ab. Insbesondere seitens des Biodieselsektors wurde in der vergangenen Woche noch rege Rapsöl geordert, der Bedarf scheint nun jedoch weitestgehend gedeckt. Mit dem Kauf von Partien der kommenden Saison wird vorerst abgewartet, denn hier bietet das aktuelle Preisniveau noch keinen Anreiz. Auch seitens des Lebensmitteleinzelhandels dürfte zuletzt vereinzelt Rapsöl gehandelt worden sein.

## Rapsexpeller

Die Preise für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland bewegten sich im Februar weiter abwärts. Unter Druck gerieten die Offerten dabei durch die anhaltend verhaltene Nachfrage. Ein regional limitiertes Angebot kann den Rückgang dabei lediglich begrenzen. Ware der neuen Ernte ist ebenfalls kaum im Gespräch, auch weil der Handel noch große Mengen Raps auf den Höfen erwartet, sodass derzeit keine knappe Versorgung im Übergang zwischen alter und neuer Ernte zu erwarten ist.

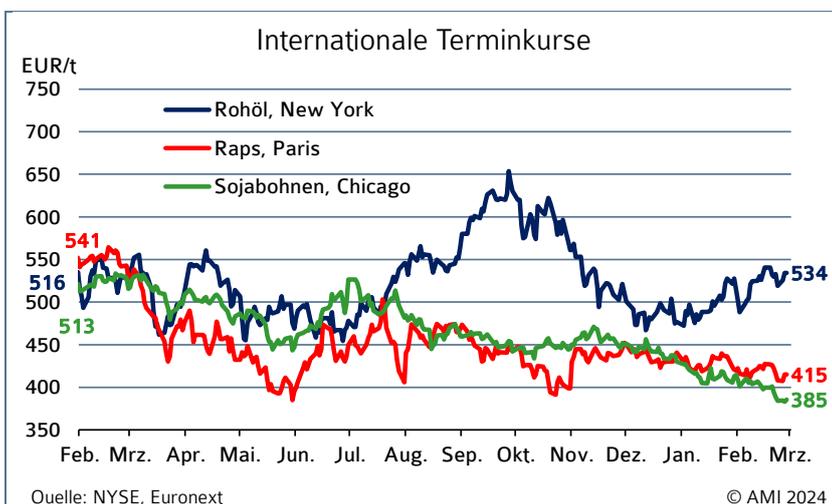
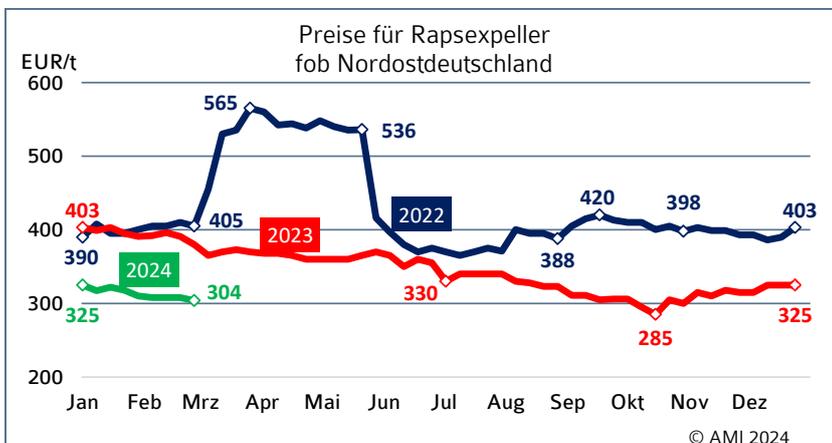
## Großhandelspreise

Am heimischen Biodieselmkt tendierten die Preise auf einem niedrigen Niveau weitestgehend stabil, konnten sich zuletzt sogar etwas befestigen. Unterstützung kommt dabei von einer belebteren Nachfrage. Insbesondere Sommerware zur Lieferung ab dem 15.04 wird geordert, aber auch das Kaufinteresse auf vorderen Lieferpositionen nimmt zu.

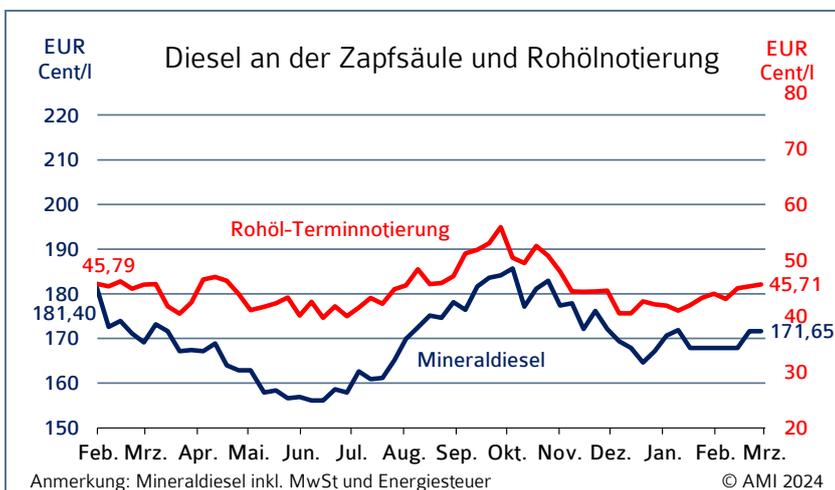
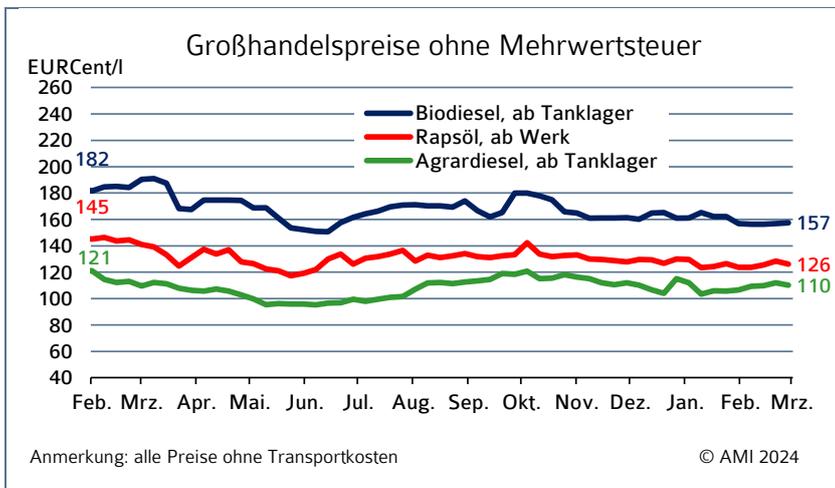
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl  
in EUR/t am 28.02.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	415	269	870	907
Vorwoche	426	269	885	920

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



Zum Redaktionsschluss lag die aktualisierte Tabelle der BAFA nicht vor, daher anbei Kommentar und Tabelle entsprechend dem Bericht 02/2024.

## Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen kletterten im Monatsverlauf merklich nach oben. Besonders die Entwicklungen im Nahen Osten bleibt dabei im Fokus. Die Sorge, der Konflikt zwischen Israel und der Terrororganisation Hamas könnte sich ausweiten, befeuert die Kurse. Hinzu kommen ausbleibende Öllieferungen aus Libyen. Proteste rund um die dortigen Ölfelder beeinträchtigen die Förderung und Logistik. So schlossen die Rohölnotierungen am 28.02.2024 bei 45,71 Cent/l und damit rund 1,70 Cent/l höher als noch vier Wochen zuvor. An der Zapfsäule lagen die Preise für Mineraleldiesel zuletzt bei 171,65 Cent/l und damit 3,75 Cent/l höher als noch Ende Januar.

## Verbrauch

### Biodiesel

Im November 2023 wurden in Deutschland rund 222.090 t Biodiesel beigemischt, was einem deutlichen Anstieg von rund 12 % zum Vormonat und 1,1 % gegenüber November 22 entspricht. An Dieselkraftstoff wurden 2,8 Mio. t verbraucht und damit rund 2,6 % mehr als im Vormonat, allerdings 1,7 % weniger als im Vorjahresmonat. So summiert sich der Verbrauch an Dieselkraftstoff in den ersten 11 Monaten des Jahres 2023 auf 28,5 Mio. t und liegt damit 3,3 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Der kumulierte Verbrauch von Biodiesel 2023 übertrifft demgegenüber das Vorjahresergebnis mit 2,3 Mio. t um rund 2,5 %. Angesichts dessen fällt auch der Anteil zur Beimischung mit 7,7 % rund 0,4 Prozentpunkte größer aus als im Januar bis November 22.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023												kumuliert	
in 1.000 t	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	209,6	231,7	227,7	233,4	224,2	198,4	222,1	2.380,1	2.322,3
Dieselmotorkraftstoffe	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	2.758,0	2.603,7	2.575,0	2.557,6	2.530,5	2.717,9	2.787,6	28.461,7	29.430,7
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	2.967,5	2.835,4	2.802,7	2.791,0	2.754,7	2.916,3	3.009,7	30.841,7	31.753,0
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,1	8,2	8,1	8,4	8,1	6,8	7,4	7,7	7,3
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	11,5	14,1	13,2	13,6	12,1	12,2	8,7	115,4	124,0
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	101,2	94,8	98,5	94,3	95,1	93,6	98,7	901,7	1.000,3
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	112,7	108,9	111,7	107,9	107,3	105,8	107,4	1.017,0	1.124,3
Ottomotorkraftstoffe	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	1.412,7	1.398,9	1.393,8	1.343,4	1.406,5	1.425,2	1.304,6	14.970,6	14.442,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	1.525,4	1.507,8	1.505,5	1.451,3	1.513,8	1.531,0	1.412,0	15.987,7	15.567,2
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	7,4	7,2	7,4	7,4	7,1	6,9	7,6	6,4	7,2

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

## Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol im ETBE ist im November 2023 deutlich zurückgegangen. Mit 8.660 t wurden rund 28,8 % weniger verwendet als noch im Vormonat. Beigemischt wurden demgegenüber mit 98.700 t rund 5,4 % mehr Bioethanol. So stieg der Beimischungsanteil auf 7,6 % und damit auf den höchsten Stand seit April 2022, während im Vormonat noch lediglich 6,9 % erreicht worden waren. Der Verbrauch von Bioethanol in den 11 Monaten des Jahres 2023 summiert sich auf 1,0 Mio. t und verfehlt damit das Vorjahresvolumen dennoch um 9,5 %.

# Schlaglichter

## UFOP fordert ganzheitliche Roadmap für erneuerbare Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr

**Streit im Kanzleramt um CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Lkw offenbart grundsätzliche Abstimmungsmängel beim Klimaschutz im Verkehr**

**Das aktuelle Hickhack über die Abstimmung zur Festlegung strengerer CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Lastwagen und Busse bestätigt einmal mehr die fehlende Abstimmung einer umfassenden Strategie – nicht nur auf nationaler, sondern auch auf europäischer Ebene. Mit dieser Feststellung kritisiert die UFOP die nicht zielführende Diskussion im Kanzleramt zur Regelung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Lkw und Busse.**

Die UFOP stellt fest, dass die Fahrzeugindustrie bedauerlicherweise selbst den Kampf um den Verbrennungsmotor aufgegeben habe, der mit regenerativen Kraftstoffen fossilfrei betrieben werden könne. Die FDP tritt als Regierungsfraktion zwar spät, aber noch rechtzeitig auf die Bremse. Die Förderunion erinnert an die auch in der Vergangenheit von der Fahrzeugindustrie geforderte Technologieoffenheit. Der plötzliche Wegfall der staatlichen Förderung bei der E-Mobilität – immerhin 5,7 Milliarden Euro im Zeitraum Juli 2016 bis Juni 2022 – sollte Warnung genug sein, sich in der Entwicklung und damit erwarteten staatlichen Förderung nicht auf eine Antriebsform festzulegen.

Die Ursachen für das jetzige Abstimmungsdesaster in Brüssel und Berlin sieht die UFOP vorrangig im EU-Parlament verortet, wo das Mantra der



E-Mobilität diskutiert wurde, ohne die riesigen Systemkosten für die Schaffung der Infrastruktur zu berücksichtigen. Die Strompreise sind bereits zu hoch und bleiben wohl auch zu hoch, insbesondere, wenn Strom an öffentlichen Ladestellen geladen werden muss. Zugleich läuft der Hochlauf beim Kapazitätsausbau für erneuerbaren Strom den Zielen bei weitem hinterher. Ebenfalls unverständlich ist aus Sicht der UFOP, dass übersehen wird, dass der gesamte Energiebedarf für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs wie auch für die Wärmeversorgung über Wärmepumpen nicht aus der deutschen und europäischen Produktion von erneuerbarem Strom gesichert werden kann. Als stiller Verhandlungspartner sitzen auch die Gesetze der Physik mit am Tisch im Kanzleramt. Die UFOP erinnert an die Diskussion im Rahmen des kürzlich in Berlin stattgefundenen 21. Internationalen Fachkongresses für erneuerbare Mobilität – Kraftstoffe der Zukunft. Die Experten waren sich einig, dass elektrischer Strom umgewandelt in Energieträger wie Methanol

importiert werden muss. Denn der absolute Strombedarf sei mit Blick auf den Energiebedarf für alle Verkehrsträger aus der Steckdose hierzulande nicht zu bedienen.

Als bereits am Markt eingeführte Komponente sind Biokraftstoffe in diesem Umfeld ein wichtiger, aber auch nur komplementärer Lösungsbeitrag zu bewerten. Gerade deshalb sei deren gezielter Einsatz im Schwerlastverkehr mit seinem vom Streckenprofil hohen Leistungsbedarf auch perspektivisch von großer Bedeutung. Die UFOP fordert, dass bestenfalls eine europäisch abgestimmte Antriebs- und Kraftstoffstrategie die Voraussetzung für den Handlungsrahmen und für eine langfristig verlässliche Förderpolitik sein müsse, damit nicht noch mehr Arbeitsplätze Gefahr laufen, in Drittstaaten verlagert zu werden. Dies gelte auch für die Motorenentwicklung.

# Schlaglichter

## Kampagne „HVO100 goes Germany“ – Automobilclub in Deutschland e. V. forciert Markteinführung

Als Initiator der Kampagne „HVO100 goes Germany“ <https://hvo100.team> geht der Automobilclub in Deutschland e. V. mit einem Netzwerk namhafter Partner voran die Markteinführung von HVO100 in Deutschland voranzutreiben. Die UFOP begrüßt grundsätzlich diese Initiative, weil als Ergebnis dieser breit angelegten Informationskampagne diese Option der Reinkraftstoffverwendung als dem Klimaschutz dienenden Angebot über öffentliche Tankstellen Fahrzeughaltern und damit auch einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht wird.

Aus Sicht UFOP ist allerdings zu hinterfragen, ob hydriertes Pflanzenöl (HVO) ausschließlich aus Abfallölen hergestellt werden kann. Naturgemäß geht für die Gewinnung bzw. Sammlung als eigentliche Rohstoffquelle der Anbau voraus, dessen „Rohstoffpotenzial“ zwar um ein Vielfaches größer ist, allerdings der sammelfähige Anteil von gebrauchten pflanzlichen Ölen zwischen 5 % und 10 % angenommen werden kann. Das bedeutet, dass bei einer globalen Produktion von Pflanzenöl im Wirtschaftsjahr 2023/24 von ca. 223 Mio. t (s. Abb), der für die Biokraftstoffe Produktion ebenso global verfügbare Anteil zwischen ca. 11,1 Mio. t und 22,3 Mio. t schwankt. Zum Vergleich, allein der deutsche Bedarf für Dieselkraftstoff beträgt etwa 36 Mio. t. Deshalb ist aus Sicht der UFOP der ständige Verweis auf „Abfallöl“ als Rohstoffquelle bei HVO irreführend, weil infolge der nachfragebedingten Verlagerung andernorts

HVO aus Pflanzenöl hergestellt bzw. eingesetzt werden muss. Eine sachliche Diskussion bzw. Verbraucherinformation bzgl. der zu dokumentierenden Nachhaltigkeitsanforderungen sowie der Zusatznutzen (Blühpflanze in Fruchtfolgen, Beitrag zur Biodiversität, Ersatz Sojaschrotimporte durch Rapsschrot), insbesondere im Falle der Verwendung von Rapsöl zur HVO-Herstellung, ist wünschenswert und notwendig.

Ein „Impulsgeber“ für diese Initiative ist die erwartete Änderung der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV). Hierdurch wird die Rechtsgrundlage geschaffen HVO100 auch an öffentlichen Tankstellen anbieten zu können. Für die Vermarktung an Flottenbetreibern im Transportgewerbe, als Kunde lobt auch die Deutsche Bahn HVO für ihre Lokomotiven aus, ist diese Ordnungsänderung nicht erforderlich. Grundsätzlich wird mit dieser Änderung die Möglichkeit geschaffen, das Angebot von Kraftstoffen in Dieselmotoren auch um B10 für paraffinische Kraftstoffe insgesamt (synthetische Kraftstoffe – XtL) zu erweitern. HVO 100 ist der „Türöffner“ für den Marktzugang paraffinischer Kraftstoffe.

Einschränkend muss darauf hingewiesen

werden, dass HVO in importiert werden muss, zudem ist die Anzahl der Hersteller in der Europäischen Union und weltweit überschaubar. Zur internationalen Einordnung: globale Produktion (2022) von HVO bzw. Biodiesel: 9,5 Mio. t bzw. 40,6 Mio. t., [Quelle S&P Global](#) (S. 37/38 - Tab. 12/13).

Zu beachten ist, dass international mit dem Flugverkehr und seiner „Kaufkraft“ ein weiterer Verkehrsträger ab 2027 infolge entsprechender Verpflichtungsvorgaben in den Wettbewerb um HVO (Biokerosin) eintritt.

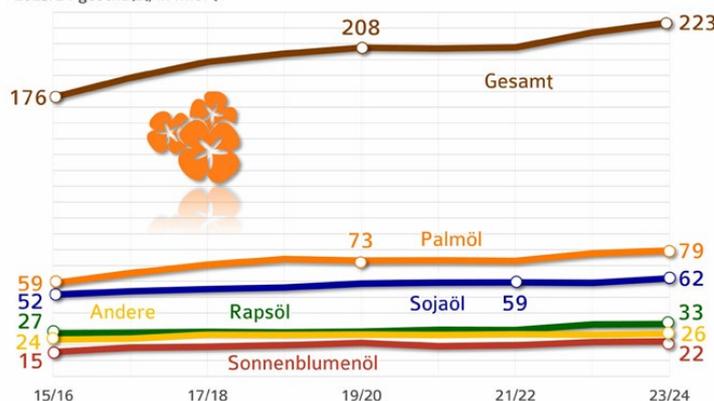
Mit dieser Feststellung wird einmal mehr die Bedeutung aller alternativen und nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffe in ihrer Brückenfunktion deutlich, wenn die ambitionierten Klimaschutzziele auch mit defossilisierten Kraftstoffen in Neu- und besonders in Bestandsfahrzeugen bis 2030 bzw. nachfolgend erfüllt werden müssen. So gesehen ist die Förderung von erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen für den Flug- wie auch für den Straßenverkehr alternativlos. Andernfalls passen die datierten Klimaschutzzielvorgaben und auch der Zeitbedarf für die Umstellung auf elektrischen Antrieb nicht zusammen. Auch hier gibt die Physik die

Leistungsgrenzen vor und erfordert den Verbrennungsmotor.

Die Politik wird sich im Hinblick auf die Entwicklung und Umsetzung einer ganzheitlichen erneuerbaren Kraftstoff- und Antriebsstrategie ehrlich machen müssen, weil die Zeit für diesen Transformationsprozess schon jetzt davonläuft.

### Palmöl dominiert den Pflanzenölmarkt

Produktion insgesamt und nach den wichtigsten Kulturarten, weltweit, 2023/24 geschätzt, in Mio. t © AMI 2023 | Quelle: USDA



Andere= Palmkernöl, Erdnussöl, Kokosöl, Baumwollöl, Olivenöl

Quelle: UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2023/2024, S. 11

# Schlaglichter

## 6. FJRG-Tagung „Kraftstoffe für die Mobilität von morgen“ | 13.–14. Juni 2024



6. FJRG-TAGUNG  
**KRAFTSTOFFE FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN**  
Berlin | 13. und 14. Juni 2024  
www.fuels-jrg.de

Die Tagung wendet sich an technisch/wissenschaftliche Expertinnen und Experten, betriebliche Entscheider, Vertreter aus Verbänden und Politik sowie an Promovierende und Studierende, die eine Gelegenheit suchen, ihre Ideen und Lösungsansätze zu den Herausforderungen in diesem Gebiet mit einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren.

Zur 6. Tagung „Kraftstoffe für die Mobilität von morgen“ werden erneut 100 bis 150 Teilnehmende erwartet. Die Tagung findet im Zentrum von Berlin im Haus der Landwirtschaft und Ernährung (HDLE) statt.

Besonders zu erwähnen ist der Nachwuchsförderwettbewerb im Rahmen dieser Tagung. Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler, die im Themenbereich der Kraftstoffforschung arbeiten. Sie können ihre Forschungsergebnisse in Form von Postern oder digitalen Präsentationen vorstellen. Unterstützt wird der Wettbewerb von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) in Kooperation mit der NOW GmbH, die diesen Wettbewerb mit Preisgeldern für die besten Nachwuchsforschenden unterstützen.

[Programm](#) und [Anmeldung](#)

Im Jahr 2030 und folgende Jahre wird in Deutschland der Verbrennungsmotor für dann noch mehr als 30 Millionen Fahrzeuge der bestimmende Antrieb sein. Infolge der Klimaschutzverpflichtung stellt sich notwendigerweise die Frage, mit welchen Kraftstoffen die Mobilität von Morgen ermöglicht wird, um dem vorhersehbaren Dilemma zu begegnen. Während in der öffentlichen Diskussion die Elektrifizierung im Vordergrund steht, werden für Anwendungen in der Langstreckenmobilität (Straße, Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt), aber auch im Bereich der Land- und Forstwirtschaft und der kritischen Infrastruktur weiterhin flüssige und/oder gasförmige Energieträger die erste Wahl sein müssen.

Diese Herausforderungen bestimmen die Auswahl der Vortragsthemen anlässlich der 6. Fachtagung der Fuels-Joint-Research-Group (FJRG), die am 13. und 14. Juni 2024 in Berlin stattfindet. Im Mittelpunkt der Tagung stehen nachhaltige Kraftstoffe, die, bedingt durch ihre hohe Energie- und Leistungsdichte, bei der Strategieentwicklung berücksichtigt werden müssen. Dies können alternative Kraftstoffe von Bio-

diesel, Bio-Methan, Bioethanol und HVO über verschiedene E-Fuels bis hin zu Wasserstoff und Wasserstoff-Trägern sein. Deren Verwendungspotenzial wird durch rechtliche Rahmenbedingungen infolge der Umsetzung der neugefassten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) und durch Kraftstoffnormen begrenzt. Ziel ist deren möglichst effiziente Integration in eine sich auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ausrichtende Energie- und Stoffstromwirtschaft unter Berücksichtigung der vorhandenen und auszubauenden Infrastruktur. Die Lösungsansätze werden für verschiedene Anwendungsbereiche unterschiedlich sein.

Die Tagung bietet mit 17 Vorträgen und Keynote-Beiträgen aus den Bereichen Politik, Forschung, Herstellung und Anwendung einen umfassenden Überblick über Anforderungen und aktuelle Entwicklungen für alternative Kraftstoffe. Großer Raum besteht für Diskussionen und Treffen mit Expert/innen aus den unterschiedlichen Bereichen.

# Schlaglichter

BDOel: Einladung zu den 20. Ölmüllertagen am 13./14. März



Bundesverband Dezentraler  
Ölmühlen und Pflanzenöltechnik e.V.

Das 20-jährige Jubiläum der Ölmüllertage verdient einen besonderen Rahmen!

Daher ist es uns eine große Freude, dass wir uns im Frühjahr 2024 im Haus unseres Mitkämpfers in puncto Pflanzenölkraftstoff zusammenfinden dürfen: im **John-Deere-Forum** in Mannheim.

Am 13. und 14. März 2024 sind alle Interessierten eingeladen, sich im Rahmen vielseitiger Vorträge zu informieren, eine Führung durch das John-Deere-Werk zu genießen und – nicht zuletzt beim Ölmüllerabend – zu netzwerken und sich über Erfahrungen auszutauschen. [Weitere Informationen und die Anmeldung finden Sie hier \[Download pdf\].](#)

## 13. März 2024

- Ab 11:45 **Registrierung und Mittagsimbiss**
- 12:30 **Begrüßung zu den 20. Ölmüllertagen**  
Rainer Reuß (BDOel e.V.)
- 12:40 **Gezielte Insektenförderung für die Landwirtschaft – mit Nützlingen Biodiversität und Produktivität verbinden**  
Dr. Anna Kosubek (Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL) Mitteldeutschland e.V.)
- 13:20 **Nachhaltiger Anbau von Winterraps – Potenziale zur Optimierung der Produktionstechnik**  
Dr. Stefan Weimar (Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (DLR) Rheinhessen - Nahe - Hunsrück)
- 14:00 **Holliraps - eine zusätzliche Alternative in der Lebensmittelindustrie: Sorteneigenschaften in Hinblick auf Anbaueignung und Verarbeitung**  
Michael Hamann (Deutsche Saatveredelung AG)
- 14:30 **Führung durch das John-Deere-Werk Mannheim**
- 16:30 **Erfahrungsbericht zu ResiTrac**  
Andreas Schröder (John Deere GmbH & Co KG)
- 17:00 **Antriebssysteme für landwirtschaftliche Maschinen - Perspektiven bis 2045**  
Dr. Edgar Remmele (Technologie- und Förderzentrum (TFZ) Straubing)
- 17:30 **Perspektiven für Presskuchen aus heimischen Ölsaaten in der Humanernährung**  
Prof. (i. R.) Dr. Friedrich-Karl Lücke (Hochschule Fulda, FB Oecotrophologie)
- 19:00 **Ölmüllerabend im Restaurant Heinrichs**

## 14. März 2024

- 09:30 **Regionalmarketing von Spezialitäten aus der Ölmühle**  
Alexander Wirsig (MBW Marketing- und Absatzförderungsgesellschaft für Agrar- und Forstprodukte aus Baden-Württemberg mbH)
- 10:00 **Do's and Don'ts bei Speiseöletiketten**  
Henrik Steffen Becker (RITTERSHAUS Rechtsanwälte PartmbB)
- 10:45 **Mitgliederversammlung (exklusiv für Mitglieder des BDOel e.V.)**
- 12:30 **Mittagessen im Heinrichs**

[Anmeldung](#) bitte bis spätestens 6. März 2024!

Alle UFOP-Marktinformationen online: [www.ufop.de/marktinfo](http://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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**