

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

**ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2**

Raps
Rapsöl
Rapsschrot
Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3

Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Raps erreicht 19-Monatshoch im Aufwind fester Notierungen
- Verkäufe und Abschlüsse von Kontrakten ex Ernte 25 belebt
- US-Sojaernte schreitet rasch voran

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise pendeln sich in enger Spanne ein
- Diskussion um Verschiebung der EUDR belastet Sojaschrot

Pflanzenöle

- Rapsöl folgt festen Rohstoffkursen, Käufer sehr zurückhaltend
- Palmölkurse erreichen im Oktober 27-Monatshoch, absehbar schwindendes Angebot aus Indonesien treibt

Kraftstoffe

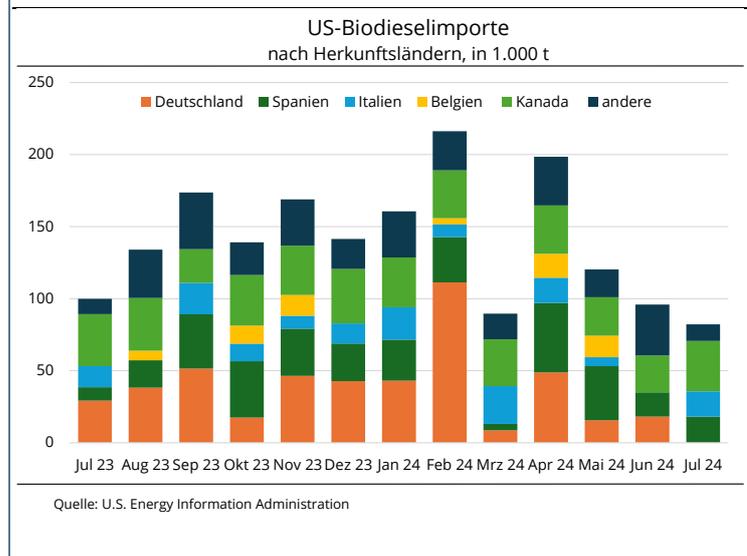
- Verhaltene Nachfrage dämpft Preisentwicklung für Biodiesel
- Rohölnotierungen geben Kursgewinne ab, Sorgen bezüglich eines geringeren Angebotes aus dem Nahen Osten verblassen

Preistendenzen

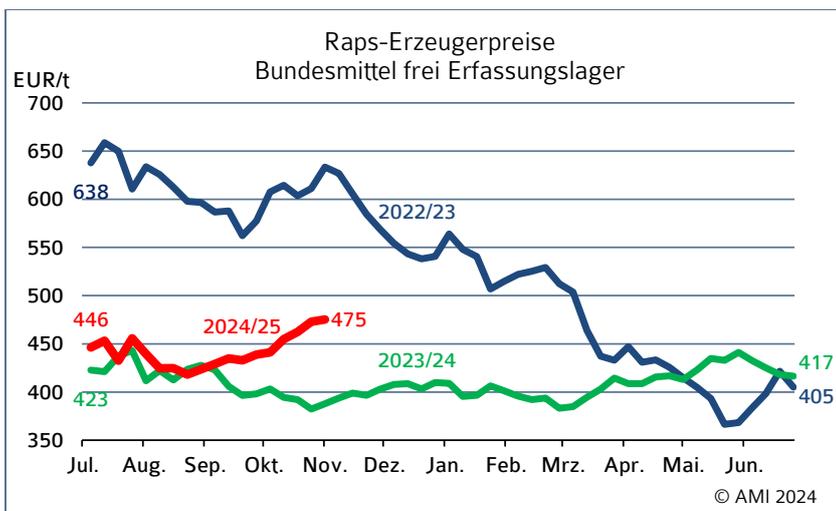
Mittelwerte	44. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	475,38	473,06	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	508,00	512,00	↘
Rapsöl	995,00	1.035,00	↘
Rapsschrot	258,00	268,00	↘
Rapspresskuchen*	301,00	301,00	→
Paris Rapskurs	514,00	509,75	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	170,13	170,13	→
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	158,15	154,90	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	68,61	70,77	↘

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Preise am heimischen Rapsmarkt bewegten sich im Oktober aufwärts und kletterten mit 475 EUR/t im Bundesdurchschnitt zuletzt deutlich über die 388 EUR/t zum Vorjahreszeitpunkt. Preisspitzen wurden regional zur Vermarktung genutzt und auch Vorkontrakte ex Ernte 25 wurden häufiger abgeschlossen. Auf den Höfen wird die unverkaufte Lagermenge allerdings überschaubarer. Ölmühlen zeigten im Oktober nur verhaltenes Kaufinteresse und werden auch mittelfristig ihre Nachfrage nicht steigern. Aufgrund unzureichenden Ölabsatzes und unbefriedigender Margen soll die Verarbeitung in den kommenden Wochen gedrosselt werden.

Rapsöl

Die vergleichsweise hohen Rapsölpreise – im Monatsmittel 7 % höher als im September und 5 % höher als im Oktober 23 – schrecken Käufer ab. Geordert werden nur kleine, überschaubare Mengen und dass sowohl aus dem Bereich der Biodieselherstellung als auch für Nahrungsmittel. Mittel- oder langfristige Kontrakte werden verschmäht. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass Umsätze bis Jahresende nur mit deutlich fallenden Forderungen generiert werden können.

Rapsexpeller

Die Forderungen für Rapsexpeller fob Nordostdeutschland knüpfen an den Gewinnen im Vormonat an. Ende Oktober wurde so viel verlangt wie seit zwei Monaten nicht mehr. Regional ziehen Ölmühlen in Erwägung die Produktion zu drosseln. Das überschaubare Angebot ist ausreichend für die verhaltene Nachfrage. Käufer spekulieren auf wieder fallende Preise und ordern vorerst nur das Nötigste.

Großhandelspreise

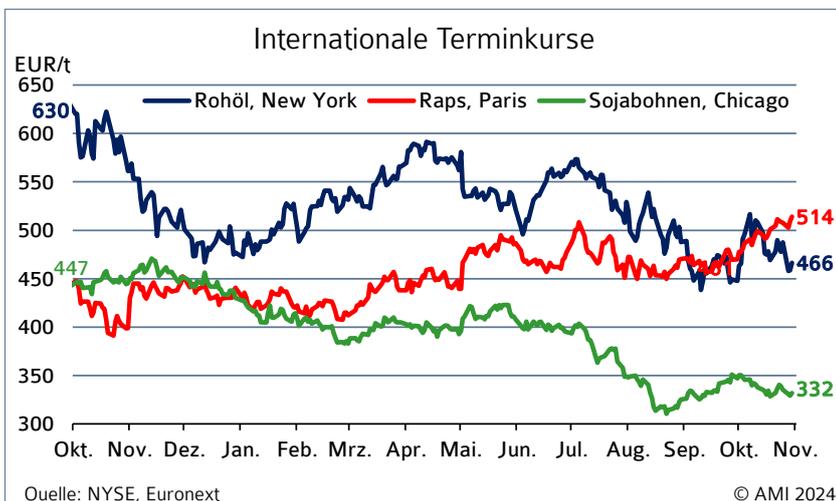
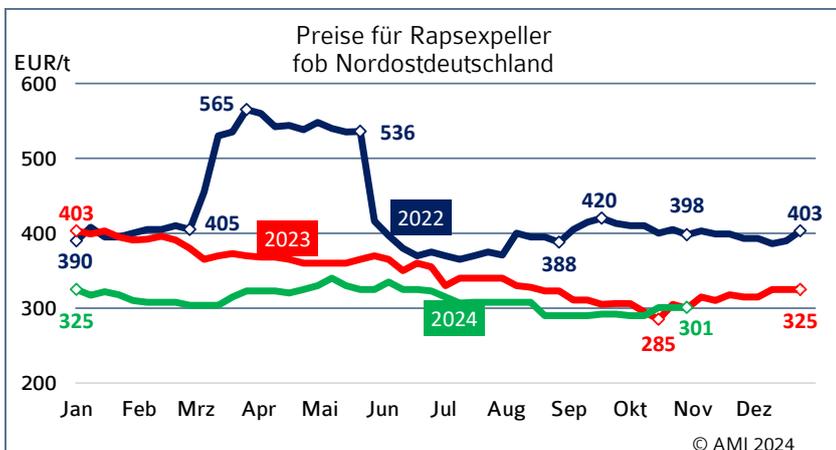
Die Biodieselpreise sind aufgrund mangelnden Umsatzes weiterhin nahezu unverändert. Aufschläge aufgrund fester Rohstoffpreise sind nicht durchsetzbar, denn die Nachfrage tendiert weiterhin gegen Null. Vor diesem Hintergrund läuft die Produktion regional auch weiterhin gedrosselt. Für eine Belebung der Nachfrage im kommenden Jahr spricht jedoch der Referentenentwurf zur Änderung der 38. BImSchV. Wesentliche Regelung ist die Aussetzung der Übertragung von THG-Quoten für die Jahre 2024 und 2025. Das Bundeskabinett wird den Entwurf im November beschließen.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

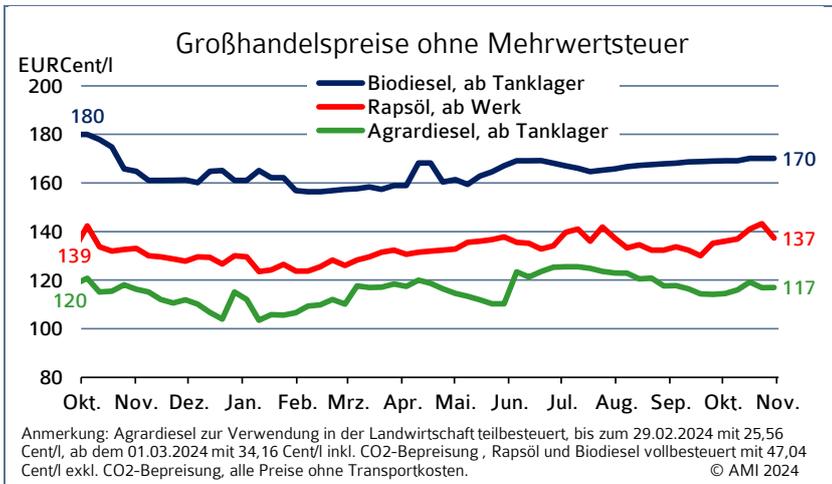
in EUR/t am 30.10.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2024 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	508	258	995	1.155
Vorwoche	512	268	1 035	1.136

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



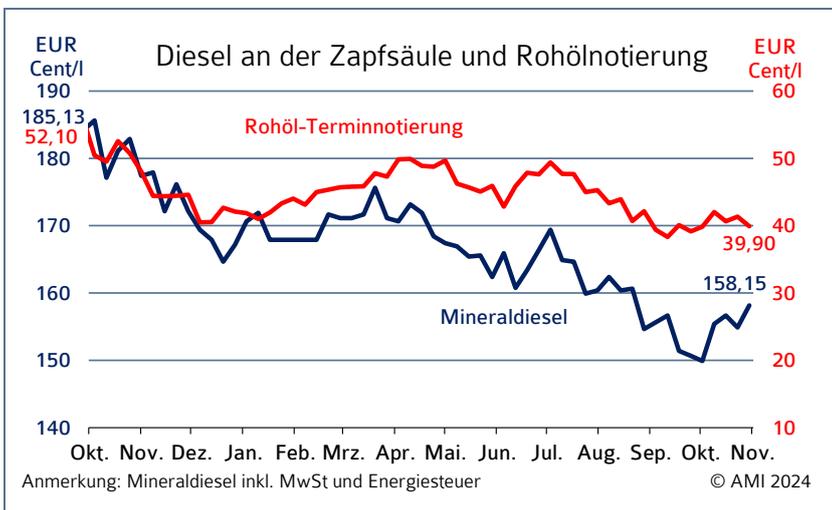
Tankstellenpreise

Zu Monatsbeginn legten die Rohölnotierungen deutlich zu, konnten die Gewinne im Monatsverlauf allerdings nicht halten. Die Entwicklungen im Nahen Osten zeigten den größten Einfluss auf die Kurse. Schossen diese mit dem Angriff Israels auf den Iran in die Höhe, verloren die Spekulationen an Boden, als sich abzeichnete, dass keine Lieferengpässe entstanden waren. Die geplante Erhöhung der täglichen Ölfördermenge durch die Opec+-Länder sowie die überraschend stark gestiegenen US-Rohölreserven belasteten die Rohölkurse. An der Zapfsäule haben sich die Preise auch im Zuge eines schwachen Euro deutlich befestigt. Mit 158,15 Cent/l wurden für Mineraldiesel im Oktober 24 rund 7,50 Cent/l mehr verlangt als im Vormonat.

Verbrauch

Biodiesel

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Diesel hat sich im August 24 erhöht. Mit 7,6 % wurden 0,4 Prozentpunkte mehr eingesetzt als im Juli 24. Mit 200.430 t bleibt die Biodieselmenge allerdings 3,7 % hinter dem Vormonatsergebnis zurück und sogar 14,1 % geringer als im Vorjahresmonat. Allerdings ist der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff noch stärker zurückgegangen. Mit 2,4 Mio. t wird das Vormonatsergebnis um 9,4 % verfehlt. Und im August 23 wurden 8,1 % mehr Dieselmotorkraftstoff verbraucht.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024

in 1.000 t									kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	181,1	225,1	195,9	204,4	197,7	208,1	200,4	1.593,9	1.732,7
Dieselmotorkraftstoffe	2.083,2	2.337,8	2.410,0	2.541,8	2.362,6	2.473,6	2.673,6	2.421,9	19.448,5	20.116,1
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.518,9	2.635,1	2.737,7	2.567,0	2.671,3	2.881,7	2.622,3	22.227,8	23.123,5
Anteil Biodiesel in %	8,3	7,2	8,5	7,2	8,0	7,4	7,2	7,6	7,6	7,9
Bioethanol ETBE a)	6,8	8,5	9,1	6,9	7,3	8,4	10,1	9,1	65,6	91,7
Bioethanol Beimischung	99,0	87,0	109,7	97,1	100,7	97,4	105,5	100,9	796,4	716,9
Summe Bioethanol	105,8	95,4	118,9	104,0	108,0	105,8	115,6	110,0	862,1	808,7
Ottomotorkraftstoffe	1.200,8	1.215,2	1.310,6	1.379,6	1.465,7	1.382,6	1.460,3	1.490,8	10.895,8	10.647,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.310,7	1.429,4	1.483,6	1.573,7	1.488,4	1.575,9	1.600,8	11.757,8	11.455,9
Anteil Bioethanol in %	8,1	7,3	8,3	7,0	6,9	7,1	7,3	6,9	7,3	7,1
Heizöl leicht	1.032,7	707,7	729,3	734,4	755,9	922,0	799,8	988,3	6.684,0	7.447,8
Bioheizöl	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	1,5	.

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.

Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol hat sich im August 24 ebenfalls verringert. Im ETBE kamen mit 9.120 t rund 10,1 % weniger zum Einsatz. Zur Beimischung wurde mit 100.860 t gut 4,4 % weniger als im Vormonat eingesetzt. Insgesamt reduziert sich damit der Verbrauch um 4,9 % auf 109.980 t. Demgegenüber nahm der Verbrauch von Ottomotorkraftstoff zu: Mit knapp 1,5 Mio. t wurden im August 24 rund 2,1 % mehr nachgefragt. Der Anteil von Bioethanol zur Beimischung im Ottomotorkraftstoff reduziert sich infolgedessen im Monatsvergleich um 0,4 Prozentpunkte auf 6,9 %.

Schlaglichter

Positionspapier der Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft: Eckpunkte zur Novellierung des THG-Quotengesetzes



Die Biokraftstoffverbände im Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) schlagen in einem gemeinsamen Positionspapier zur nationalen Umsetzung der novellierten Erneuerbare Energien Richtlinie der EU (RED III) eine deutliche Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) vor: „Sowohl für bestehende als auch neuzugelassene Quotenerfüllungsoptionen bedarf es eines ambitionierten THG-Quotenniveaus, um vorhandene und zukünftige, d.h. absehbare zusätzliche Potenziale, vollumfänglich auszuschöpfen. (...) Eine Anhebung der THG-Quote auf mindestens 37% im Jahr 2030 (sorgt) dafür, dass das Potenzial aller verfügbaren Quotenerfüllungsoptionen zugunsten einer optimalen CO₂-Reduktion im Verkehrssektor ausgeschöpft wird und Substitutionseffekte vermieden werden“, so der Vorschlag der Biokraftstoffverbände. Bislang sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für das Jahr 2030 eine Treibhausgasminderungsquote von 25% vor. Analog schlagen die Verbände bei Abschaffung aller Multiplikatoren eine THG-Quotenhöhe von mindestens 20% im Jahr 2030 vor, um die nötigen Marktanreize zu schaffen.

Mit der THG-Quote werden die europäischen Vorgaben der im Zuge des Green Deals überarbeiteten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) in nationales Recht umgesetzt. Die RED III verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten dazu, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr bis zum Jahr 2030 auf mindestens 29% zu steigern. Zudem wurde festgelegt, dass von den Staaten alternativ zu dem Erneuerbare-Energien-Ziel eine Treibhausgasminderung im Verkehr von mindestens 14,5% festgelegt werden kann.

Zu der aktuell anstehenden Änderung der 38. BImSchV fordern die Verbände, die THG-Quote und die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe schon im Jahr 2027 deutlich anzuheben. Dies soll vermeiden, dass ab 2027 ein erneuter, drastischer Verfall des Quotenpreises droht, wenn die für 2025 und 2026 ausgesetzte Übertragbarkeit der Quotenüberhänge wieder auf den Markt kommt.

Auch für die Obergrenze von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse machen die Verbände Anpassungsvorschläge und begründen dies mit der hohen Verfügbarkeit nachhaltiger Biomasserohstoffe aus der heimischen und europäischen Landwirtschaft sowie inländischer Verarbeitungskapazitäten: „Die Kapazitätsgrenze kann entsprechend von derzeit 4,4 auf 5,3% angehoben werden. Dies ermöglicht eine verbesserte Erfüllbarkeit sowohl der Quotenverpflichtungen des BImSchG als auch der EU-Lastenteilungsverordnung.“

Um Verdrängungseffekte zwischen verschiedenen erneuerbaren Energieträgern zu vermeiden, schlagen die Verbände einen automatischen Quoten-Anpassungsmechanismus für fortschrittliche Biokraftstoffe und für „renewable fuels of non-biological origin“ (RFNBO) vor. Vorbild sollte hier die Regelung aus § 37h BImSchG sein. „Damit wird gewährleistet, dass kein Klimaschutzpotenzial ungenutzt bleibt“, so das Papier. Zudem sollte die kombinierte Unterquote aus der RED III von mindestens 5,5% für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO auf nationaler Ebene getrennt werden.

Weiterhin sprechen sich die Verbände dafür aus, die THG-Quotenvorgabe

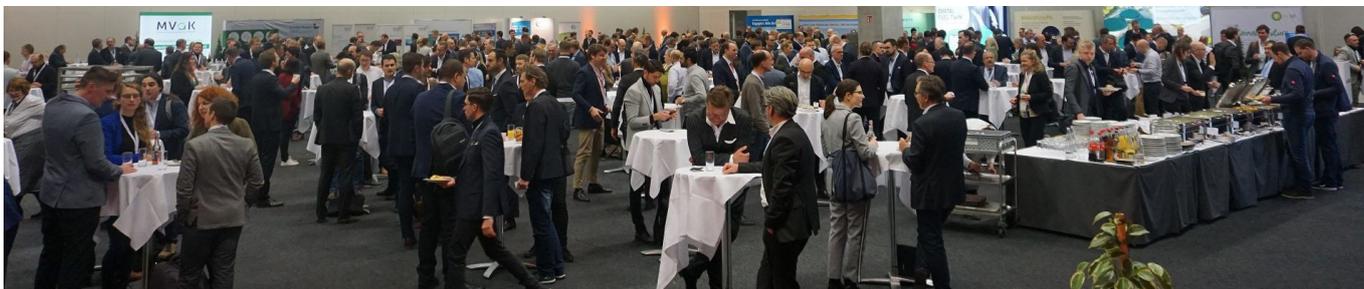
künftig zusätzlich auf in Deutschland in den Verkehr gebrachte Treib- bzw. Brennstoffe der Luft- und Schifffahrt zu beziehen, so dass Emissionsminderungen bei allen Verkehrsträgern erzielt werden. Dies würde die Grundgesamtheit, auf die sich Quoten und Kappungsgrenzen der RED III beziehen, insgesamt erhöhen. „Die EU-Verordnungen FuelEU Maritime und ReFuelEU Aviation tragen dazu bei, dass die technologisch am schwersten zu defossilisierenden Verkehrsträger Luft- und Schifffahrt verbindliche Mindestbeiträge zum Klimaschutz leisten. Voneinander getrennte oder unterschiedlich hohe THG-Quoten für die einzelnen Verkehrsträger sind daher auf nationaler Ebene (BImSchG) nicht sachgerecht und auch nicht erforderlich.“ So die Argumentation des Positionspapiers.

Die Biokraftstoffverbände sprechen sich zudem dafür aus, dass die Bundesregierung zukünftig jährlich einen Bericht zur Evaluierung des THG-Quotengesetzes vorlegen sollte, um zeitnah die komplexen Wechselwirkungseffekte und Konsequenzen zu beurteilen und eingreifen zu können. Auch plädieren die Verbände dafür, biogenen Wasserstoff in allen Anwendungsbereichen als Erfüllungsoption zu zulassen, nicht nur im Straßenverkehr.

Das Positionspapier der Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft „Eckpunkte zur Novellierung des THG-Quotengesetzes: Klimaschutzpotenziale nachhaltig und sachgerecht mobilisieren, Synergien nutzen, Verdrängungseffekte vermeiden“ steht [unter folgendem Link](#) zum Download zur Verfügung. Die Träger des Papiers sind der BBE, der BDB^e, der DBV, der FvB, die UFOP sowie der VDB.

Schlaglichter

22. Internationaler Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ 2025
„Klimaschutz tanken, zukunftsfähig unterwegs!“ – Jetzt Anmelden!



KRAFTSTOFFE DER ZUKUNFT

Am 20. und 21. Januar 2025 in Berlin die Chancen und Herausforderungen für erneuerbare Mobilität diskutieren

Auf dem internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität stehen am 20. und 21. Januar 2025 aktuelle Entwicklungen und Trends beim Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe und dem Ausbau erneuerbarer Mobilität im Fokus. Der Kongress findet im Rahmen der Grünen Woche im CityCube auf dem Berliner Messegelände statt.

An beiden Tagen stehen die Chancen und Herausforderungen für nachhaltige Kraftstoffe und die Vielfalt innovativer Antriebstechnologien in insgesamt 15 Sessions im Fokus. Über 60 Rednerinnen und Redner widmen sich Themen wie den verschiedenen Kraftstoff- und Technologieoptionen, den

gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und der EU sowie aktuellen Entwicklungen bei Zertifizierungssystemen und Nachhaltigkeitsnachweisen. Ein Schwerpunkt liegt auf der hohen Relevanz, die nachhaltige Biokraftstoffe für die Erreichung der Klimaschutzziele haben.

Die Veranstalter erwarten zum Fachkongress ca. 700 Teilnehmer: Experten aus Rohstoffverarbeitung, Biokraftstoff- und Fahrzeugindustrie sowie aus der Logistikbranche und Vertreter aus Wissenschaft, Politik und Zertifizierungssystemen.

Nachwuchsförderwettbewerb erneuerbare Mobilität

Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler, die an Hochschulen, Universitäten und Forschungseinrichtungen zu erneuerbarer Mobilität forschen, haben die Möglichkeit, am Nachwuchsförderwettbewerb des Fachkongresses teilzunehmen. Sie können Ihre Forschungsarbeiten vorstellen und mit Experten aus der Branche diskutieren. Zur Teil-

nahme berechtigt sind Studierende aus den EU-Mitgliedsstaaten. Die Frist zur Einreichung der Teilnahmeunterlagen beim BBE endet am 11. Dezember 2024. Weitere Hinweise gibt es [hier](#).

Ausstellerforum erneuerbare Mobilität

Die Veranstalter bieten interessierten Unternehmen und Institutionen an, sich als Partner des Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft 2025“ mit einem Informationsstand im Ausstellerforum zu präsentieren.



[Download Programm](#)

[Ihre Anmeldung – Early Bird bis 30.11.2024!](#)

(Quelle: Pressemeldung der FNR e.V. vom 29.10.2024)



Schlaglichter

Stellungnahme der Bioenergieverbände: Novelle der Bundesimmissionsschutzverordnung droht stumpfes Schwert zu bleiben

Am 11.10.24 endete die Stellungnahmefrist zum Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV), mit welcher das Bundesumweltministerium (BMUV) das Problem der Übererfüllung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) sowie dem damit einhergehenden Preisverfall begegnet will. Bei der konkreten Ausgestaltung der Vorgehensweise sehen die Mitgliedsverbände im Bundesverband Bioenergie (BBE) sowie der Verbändegemeinschaft das Hauptstadtbüro Bioenergie (HBB) jedoch große Defizite und befürchten zusätzliche Belastungen und Insolvenzen von vor allem kleinen und mittelständigen Unternehmen (KMU) noch in diesem Jahr.

Sandra Rostek, Leiterin des HBB, begrüßt prinzipiell die Initiative des BMUV, kurzfristig Änderungen an der BlmSchV vorzunehmen: „Es ist gut, dass das Bundesumweltministerium das Problem der übererfüllten THG-Quote und folglich verfallenden Quotenpreise erkannt hat und dieses kurzfristig regulatorisch adressieren möchte. Angesichts der dramatischen Entwicklungen auf dem Quotenmarkt, die auf Betrugsfällen mit gefälschtem Biodiesel und fingierten Klimaschutzzertifikaten beruhen, besteht akuter Handlungsbedarf.“

Zeitgleich warnt Rostek jedoch, dass der vom BMUV erwartete Entlastungseffekt erheblich geringer als erwartet ausfallen wird und rückblickend praktisch ein Jahr zu spät kommt. Betroffen sind insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen: „Sollte die Verordnung so umgesetzt werden, wird dies zu noch stärker erodierenden THG-Quoten-Preisen noch in 2024 führen! Bereits nach Veröffentlichung der Maßnahme konnte

Stellungnahme von Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) und Hauptstadtbüro Bioenergie (HBB)

Zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung vom 18.09.2024

Die Stellungnahme wird unterstützt von:



11.10.2024

beobachtet werden, dass der Preis für THG-Minderungsmengen, die 2024 generiert wurden, nochmals gesunken ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Biokraftstoffproduzenten aufgrund drohender Liquiditätsprobleme und bestehender Vertragsverpflichtungen nicht bis 2027 warten können, sondern diese Mengen noch 2024 absetzen müssen und es dementsprechend zu Panikverkäufen gekommen ist.“

Laut dem Vorschlag aus dem Umweltministerium soll eine Übertragung der Übererfüllung der THG-Quote ins nächste Jahr für die Jahre 2024 und 2025 ausgesetzt werden. Ziel des BMUV ist eine Stabilisierung der THG-Quote in den Jahren 2025 und 2026. Biodiesel- und Biomethanproduzenten sind jedoch in der Regel auf kontinuierliche Einnahmen angewiesen, damit Kosten, die in 2024 anfallen (Rohstoffe, Kapitaldienste etc.), auch kurzfristig gedeckt werden. Eine Verschiebung der für Ende 2024 und Anfang 2025 kalkulierten Einnahmen auf das Jahr 2027 ist oft aus Liquiditätsgründen kaum möglich. „Große Player hingegen können auf Einnahmen aus

dem THG-Quotenverkauf vorerst verzichten und sich zeitgleich jetzt schon in 2024 mit billigen THG-Minderungsmengen eindecken, um sie ab 2027 auf die Quote anzurechnen. Ohnehin bereits an die Wand gedrängte Unternehmen drohen weiter geschwächt zu werden,“ führt Rostek weiter aus.

Darüber hinaus drohe der Entwurf laut der Leiterin des HBB ein stumpfes Schwert zu bleiben, da die Übertragung der Übererfüllung zwar für die Quote insgesamt für die kommenden Jahre ausgesetzt werden soll, diese Regelung aber offenbar gemäß dem Entwurf nicht für fortschrittliche Biokraftstoffe gilt. Dieses Schlupfloch würde den gewünschten Effekt vollkommen konterkarieren. Die Märkte zeigen dies auch bereits, da sich das Preisniveau für 2025 nach Bekanntwerden des Entwurfs keineswegs stabilisiert hat.

„Insgesamt adressiert der Verordnungsentwurf zudem nur die Symptome, nicht die Ursachen, und schafft keine Investitionssicherheit. Grundvoraussetzung für eine langfristige Wirksamkeit der Kraftstoffquote ist ein unverzügliches Ende der Anrechnung zweifelhafter Biodieselimporte sowie der Rückabwicklung nicht existierende UER-Vermeidung. Die Zeit, die durch die Verschiebung der 2024er Übererfüllung gewonnen wird, muss deshalb genutzt werden, die aktuell viel diskutierten Betrugsverdachtsfälle abzuschließen, aufzuarbeiten und ein finales und transparentes Bild zu den tatsächlichen THG-Minderungen aus soliden Erfüllungsoptionen zu zeichnen,“ schließt Rostek.

Diese und weitere Änderungsempfehlungen zur BlmSchV finden Sie in der heute eingereichten [Stellungnahme des Hauptstadtbüros Bioenergie](#).

Schlaglichter

Einladung der TH OWL: Fachgespräch Energie und Mobilität im ländlichen Raum am 8.11. in Berlin

Das neue Forschungszentrum MZL (Mobilitätszentrum UrbanLand) wird aufgrund eines direkten Beschlusses des Deutschen Bundestages mit 18 Mio. EUR gefördert, um die Dekarbonisierung des Verkehrs und damit verbundener, integrierter Energiesysteme voranzutreiben.

Insofern möchte die Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe dem Wunsch des Bundestages Rechnung tragen und die Abgeordneten, Fachpolitiker, Ministerien und andere Fachleute vor Ort in Berlin informieren, in die Prozesse einbinden und gemeinsam Perspektiven für klimafreundliche Energie- und Mobilitätslösungen im ländlichen Raum entwickeln.

Wir laden Sie herzlich ein an diesem Tag mit ausgewählten Fachleuten und Vertreterinnen und Vertretern der Region in den Austausch zu kommen, sich über das bundesweit einzigartige Vorhaben MZL zu informieren und spannende Impulse zur Forschung rund um erneuerbare Mobilität und integrierte Energiesysteme zu verfolgen.

Nach einem Mittagsimbiss schließen sich methodische Fachgespräche an, die sich insbesondere an Fachpolitiker, Vertreterinnen und Vertreter aus den

betroffenen Referaten der Ministerien und Fachverbände sowie Fachleute aus der Wissenschaft richten. Während der gesamten Veranstaltung kommen Sie analog und digital zu Wort und bringen Anregungen und Standpunkte ein.

Durch den Tag führt uns die Ihnen bekannte Moderatorin Brigitte Büscher.

[Programm und Anmeldung](#)



Programm

Fachgespräch Energie und Mobilität im ländlichen Raum

10:00 Uhr	Einlass
10:30 Uhr	Coffee Talk and Flashlights <i>Ankommen und Netzwerken mit Einblicken und Blitzlichtern</i>
11:00 Uhr	Begrüßung und Übergabe der Förderurkunde <i>Prof. Dr. Jürgen Krahl, Präsident der Technischen Hochschule OWL</i> <i>Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin, BMDV</i>
11:30 Uhr	Das neue Mobilitätszentrum UrbanLand am Innovation Campus Lemgo <i>Innovative Infrastruktur für integrierte Energieforschung</i>
11:50 Uhr	Kaffeepause
12:10 Uhr	Impulsvorträge - Vorhang auf! <i>Monocab - Wagen wir es vorausdenken!</i> <i>Von AC zu DC - Der Weg zu effizienteren Energiesystemen</i> <i>KraftwerkLand - Technologietransfer für Wasserstoff und PtX</i> <i>E-Mobility mit der App - Virtuelle Testfahrten liefern Daten</i> <i>ICLMobil - Der Innovation Campus als Reallabor</i>
13:00 Uhr	Mittagspause und Netzwerken Mittagspause und Netzwerken
14:00 Uhr	Methodische Fachgespräche mit drei Fokusthemen zur Forschung für integrierte Mobilitäts- und Energiesysteme im ländlichen Raum
14:45 Uhr	Zusammenfassung und Ausklang
15:00 Uhr	Ende

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.