

Anlass Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe
für den Einsatz in Landmaschinen und Traktoren
Datum 21. September 2023
Uhrzeit 9.00 Uhr (Sperrfrist)
Ort Frankfurt am Main

Weg von fossilen Treibstoffen – Landtechnik als Enabler klimafreundlicher Antriebe im Agribusiness

Insgesamt werden auf deutschen Straßen jährlich gut 150 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Das entspricht einem Treibstoff-Äquivalent von rund 52 Millionen Tonnen¹ Benzin, Diesel oder Gas. Alle hierzulande betriebenen Landmaschinen und Traktoren, die bekanntlich als systemrelevante Produktionsfaktoren zur Erzeugung von Nahrungsmitteln fungieren, benötigen im selben Zeitraum 1,7 Millionen Tonnen² Kraftstoff.

Ungeachtet des in Summe sehr geringen Anteils an den Gesamtemissionen stellt sich die Landtechnikindustrie ihrer Verantwortung: als wichtiger Enabler des klimaneutralen Agribusiness von morgen. Das breite Spektrum unterschiedlicher landwirtschaftlicher Anwendungen macht allerdings eine einsatzspezifische Auswahl geeigneter Antriebssysteme anstelle einer Einheitslösung erforderlich. Nachhaltige flüssige und gasförmige Kraftstoffe – sowohl biogene als auch synthetische (z. B. E-Fuels) – sowie batterieelektrische Antriebskonzepte müssen kombiniert genutzt werden, um das Klimaschutzpotential optimal auszuschöpfen.

1. Flüssige Kraftstoffe sind der Energieträger für Landmaschinen und Traktoren – heute und in Zukunft.

Um schnellstmöglich CO₂-Emissionen zu reduzieren, ist die Nutzung von nachhaltigen, flüssigen Kraftstoffen die beste Alternative. Dazu müssen alle aktuell bereits verfügbaren alternativen Kraftstoffoptionen genutzt werden. Eine vielversprechende und am Markt verfügbare Option stellen biogene Kraftstoffe (z. B. HVO) dar, mit denen sich schon heute bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen lassen. Diese Kraftstoffe stehen in den für die Landwirtschaft erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung; der Praxistest und die Freigabe durch viele Hersteller sind zwischenzeitlich erfolgt.

Daneben sind weitere Kraftstoffe biogenen Ursprungs, auch aus nationaler Produktion, verfügbar (z. B. FAME), die zukünftig durch E-Fuels ergänzt werden können.

¹ [FNR: Mediathek - Kraftstoffverbrauch in Deutschland](#) 2022

² Henning Eckel u. a., *Kraftstoffnutzung in der Landwirtschaft*. Darmstadt: Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e. V. (KTBL) 2020, S. 5.

Von diesen alternativen Kraftstoffoptionen profitiert nicht nur das Neumaschinensegment, sondern auch die große Bestandsflotte, die sich durch lange Haltedauern von mehr als 20 bis 30 Jahren auszeichnet. Alternative Kraftstoffe sorgen außerdem dafür, die vorhandene Infrastruktur auf Höfen und im ländlichen Raum effektiv weiter zu nutzen.

2. Batterieelektrische Antriebe funktionieren auf dem Hof und für Sonderkulturen, nicht jedoch im Ackerbau und bei der Ernte

Als Faustregel gilt: Je größer die Hofnähe und je geringer der dauerhafte Leistungsbedarf, desto eher kann eine Elektrifizierung im Sinne der Nachhaltigkeit sinnvoll umgesetzt werden. Untersuchungen zeigen für Traktoren und Selbstfahrer in einem Leistungsbereich bis 100 kW allerdings auch die Grenze der Umsetzbarkeit. Im Spannungsfeld zwischen vorhandenem Bauraum, Gesamtgewicht, Kosten und ausreichender Batteriekapazität lassen sich innerhalb dieses Leistungskorridors jedoch elektrische Antriebslösungen realisieren.

Voraussetzung für alle elektrischen Lösungen ist die Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom, was idealerweise direkt auf dem Hof geschieht (z. B. mittels Solartechnik). Gerade in der Innenwirtschaft könnten sich dank des Zusatznutzens der lokalen Emissionsfreiheit und aufgrund des niedrigeren Geräuschpegels elektrische Maschinen mittel- bis langfristig durchsetzen.

Leistungsstarke und im Prozess hocheffiziente Traktoren für schwere Feldarbeiten sowie Erntemaschinen für Feldfrüchte, Grünfutter und Heu können dagegen anforderungsbedingt nicht elektrisch betrieben werden. Aufgrund der erforderlichen hohen Energiedichte sind Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen hier die einzig praktikable Lösung.

Schnelles und konsequentes Handeln führen uns zum klimafreundlichen Nachhaltigkeitsoptimum. Daher fordern wir von der Politik:

- Die Anerkennung des Bedarfs flüssiger und gasförmiger Energieträger in Verbindung mit dem Verbrennungsmotor als Energiewandler für den Betrieb leistungsstarker und schlagkräftiger Landmaschinen und Traktoren – analog zur Luft- und Schifffahrt
- Die Anerkennung und Förderung des Energiepflanzenanbaus und seiner Nutzung für die Kraftstoffproduktion, aus der im Zusammenspiel mit Fruchtfolgen und Tierfutterproduktion keine Konkurrenz zur Nahrungsmittelerzeugung erwächst; somit ergäbe sich ein sinnvoller Beitrag zur Kreislaufwirtschaft
- Spürbare Anreize für den unmittelbaren Einsatz sämtlicher marktreifer biogener und synthetischer Kraftstoffe – analog zur konventionellen Agrardieselvergütung; daraus ergäbe sich auch eine direkte Nachweismöglichkeit der eingesparten CO₂-Emissionen
- Die Schaffung eines positiven Investitionsklimas für die Produktion und den Import von biogenen und synthetischen Kraftstoffen
- Attraktive Rahmenbedingungen zur Erzeugung und Nutzung regenerativen Stroms auf landwirtschaftlichen Betrieben

Zusammenfassend gilt: Die bereits jetzt sehr geringe Emissionsbelastung im ländlichen Raum, die dort zudem weniger relevant ist als im urbanen Umfeld, wird durch den Einsatz biogener und synthetischer Kraftstoffe weiter reduziert. Eine zusätzliche Absenkung der Emissionsgrenzwerte hätte dagegen eine negative Auswirkung auf die CO₂-Bilanz insgesamt. Insofern bleibt es eine prioritäre Aufgabe der politischen Entscheidungs- und Führungsebene, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen, um die Handlungs- und Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Landwirte, Lohnunternehmer und Industrien zu erhalten und zu fördern.

Die innovative Landtechnikindustrie in Deutschland und Europa leistet in diesem Kontext einen nennenswerten Beitrag zur konsequenten Nachhaltigkeitsentwicklung in der europäischen Landwirtschaft. Verlagerungseffekte oder ein Abwandern landwirtschaftlicher Erzeugerstrukturen in Länder und Regionen mit niedrigeren Standards sind unbedingt zu verhindern, zumal sie negative Klimaeffekte zur Folge hätten.

Kontakte im VDMA Landtechnik:

Dr. Tobias Ehrhard

Geschäftsführer

Tel. +49 6603 1305

E-Mail Tobias.Ehrhard@vdma.org

Dr. Magnus Schmitt

Stellvertretender Geschäftsführer

Tel. +49 6603 1813

E-Mail Magnus.Schmitt@vdma.org