

Kontakt Christoph Götz  
Telefon +49 69 6603-1891  
E-Mail [christoph.goetz@vdma.org](mailto:christoph.goetz@vdma.org)  
Datum 20.01.2025

## Politik muss Tempo machen – für Dieselkraftstoff-Alternativen

**Berlin/Frankfurt, 20. Januar 2025** – Die Landtechnikindustrie setzt auf klimafreundliche Dieselkraftstoff-Alternativen, um Abgasemissionen in der Landwirtschaft nachhaltig zu minimieren. „Jetzt kommt es darauf an, Tempo zu machen, damit alternative Kraftstoffe für Landwirte und Lohnunternehmer sehr bald zu einer attraktiven Option werden. Unerlässlich ist, dass wir einen Ansatz fahren, der keine Technologie ausschließt“, sagt Christoph Gröblichhoff, Vorstandsmitglied des VDMA Landtechnik und Chef des Landmaschinenherstellers Fendt, in einer Dialogrunde mit Bundespolitikern auf der Grünen Woche in Berlin.

Dabei gilt es, Anreize zu schaffen, die biogene und synthetische Kraftstoffe im ackerbaulichen Maschineneinsatz attraktiv machen. „Für leistungsstarke Traktoren und Erntemaschinen bleibt der Verbrennungsmotor nämlich auch in Zukunft unentbehrlich“, erläutert Gröblichhoff.

### Sofort-Lösung für Neu- und Bestandsmaschinen

Nachhaltige, flüssige Kraftstoffe sind die beste Alternative, um CO<sub>2</sub>-Emissionen effektiv und schnell zu reduzieren. „An einem intelligenten Energiemix, der alle verfügbaren, nachhaltigen Kraftstoffoptionen berücksichtigt, geht kein Weg vorbei. Neu- und Bestandsmaschinen profitieren von dieser Sofort-Lösung gleichermaßen. Dies auch deshalb, weil bestehende Landmaschinen- und Traktorenflotten oft mehr als 20 Jahre im Einsatz sind. Ein weiterer wichtiger Vorteil alternativer Kraftstoffe ist, dass sie mit der vorhandenen Infrastruktur auf Höfen und im ländlichen Raum vollständig kompatibel sind“, betont Peter Weiß, Bereichsleiter für Selbstfahrtechnik der Maschinenfabrik Bernard Krone.

### Bis zu 90 Prozent weniger Emissionen

Eine vielversprechende und am Markt verfügbare Option sind hydrierte Pflanzenöle aus Reststoffen – HVO genannt. Mit ihnen könnten schon heute bis zu 90 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen eingespart werden, direkt und ohne Umwege. Entsprechende Mengen sind bereits verfügbar. Zahlreiche Hersteller haben den Kraftstoff bereits Praxistests

unterzogen und entsprechende Freigaben erteilt. Daneben gilt Biodiesel, auch aus heimischer Produktion, als vielversprechende Ergänzung des klimafreundlichen Kraftstoffportfolios von morgen.

Nicht vergessen werden dürfen außerdem synthetische Kraftstoffe aus grünem Strom, sogenannte E-Fuels, die in Zukunft ebenfalls einen positiven Klimabeitrag leisten können.

### **Den Markt für alternative Kraftstoffe jetzt hochfahren**

Fakt ist und bleibt: Leistungsstarke Landtechnik braucht flüssige und gasförmige Energieträger in Verbindung mit dem Verbrennungsmotor. „In dieser Hinsicht steht die Landwirtschaft als Anwendungssektor in einer Linie mit der Luft- und Schifffahrt-Branche“, sagt Peter Weiß. Im politischen Berlin trifft diese Position auf fruchtbaren Boden. „Wenn wir effektiv vorankommen und Produktivität mit Klimaschutz verbinden wollen, müssen wir Technologieoffenheit fördern und die Rahmenbedingungen so gestalten, dass der Hochlauf von HVO zügig gelingt – ohne weitere Restriktionen,“ sagt Carina Konrad, stellvertretende Vorsitzende der FDP-Bundestagsfraktion.

### **Klimafreundliche Kraftstoffe in der Breite fördern**

Spürbare Marktanreize für klimafreundliche Dieselalternativen müssten sich am Modell der Agrardieselvergütung orientieren, und zwar für den unverzüglichen Einsatz aller marktfähigen biogenen und synthetischen Kraftstoffe, so die Position des Branchenverbandes VDMA. In der Folge wären CO<sub>2</sub>-Einsparungen einfach und transparent dokumentierbar.

„Wir unterstützen das Vorhaben, alternative Kraftstoffe für den Einsatz in Landmaschinen zu fördern nach Kräften. Die Industrie hat bereits beeindruckend vorgelegt, was Technologien und Konzepte angeht. Jetzt geht es um eine möglichst rasche und zielführende Umsetzung. Mein Ansatz besteht darin, langfristig die gesamte Verbrennerflotte, auch im Verkehrssektor, abzudecken“, resümiert Artur Auernhammer, agrarpolitischer Sprecher der CSU-Landesgruppe. Einig sind sich die Diskussionsteilnehmer, dass die Kraftstoffwende nur dann erfolgreich sein wird, wenn ein positives Investitionsklima mit verlässlichen Rahmenbedingungen für die Herstellung und Einfuhr klimafreundlicher Kraftstoffe geschaffen wird.

### **Batterieelektrische Lösungen nur in Hofnähe**

Batterieelektrische Antriebe eignen sich dagegen in erster Linie für den hofnahen Einsatz und für Sonderkulturen, während leistungsstarke und hocheffiziente Traktoren für schwere Feldarbeiten sowie Erntemaschinen für Feldfrüchte, Grünfutter und Heu anforderungsbedingt nicht elektrifiziert werden können. „Die Leistungsgrenze für elektrisch betriebene Landtechnik liegt bei 100 Kilowatt. Daher lassen sich nur kleinere Traktoren, Hoflader oder Geräte elektrifizieren“, resümiert Gröblichhoff.

Das VDMA-Positionspapier „Weg von fossilen Treibstoffen Landtechnik als Enabler klimafreundlicher Antriebe im Agribusiness“ ist [hier](#) abrufbar. Ein pointierter [Erklärfilm](#) des Branchenverbandes erläutert die Position eingängig und prägnant.



Von rechts: Christoph Gröbblinghoff, AGCO Fendt; Carina Konrad, FDP; Peter Weiß, Krone; Artur Auernhammer, CSU; Helena Felixberger, Moderation.  
Bildquelle: Paster

**Haben Sie noch Fragen? Christoph Götz, Telefon 069 6603-1891, [christoph.goetz@vdma.org](mailto:christoph.goetz@vdma.org), beantwortet sie gerne.**

Im VDMA-Fachverband Landtechnik sind rund 220 Hersteller innovativer Landmaschinen, Traktoren und Softwaresysteme organisiert. Mit 150.000 Beschäftigten in Europa, rund 40.000 davon allein in Deutschland, gehört die Landtechnikindustrie zu den führenden Branchen des Maschinen- und Anlagenbaus.

Der VDMA vertritt 3.600 deutsche und europäische Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus. Die Industrie steht für Innovation, Exportorientierung und Mittelstand. Die Unternehmen beschäftigen insgesamt rund 3 Millionen Menschen in der EU-27, davon mehr als 1,2 Millionen allein in Deutschland. Damit ist der Maschinen- und Anlagenbau unter den Investitionsgüterindustrien der größte Arbeitgeber, sowohl in der EU-27 als auch in Deutschland. Er steht in der Europäischen Union für ein Umsatzvolumen von geschätzt rund 910 Milliarden Euro. Rund 80 Prozent der in der EU verkauften Maschinen stammen aus einer Fertigungsstätte im Binnenmarkt.