

DIE LÖSUNG STEHT AUF DEM HOF. STARTKLAR.

OB LANDMASCHINENHERSTELLER ODER LANDWIRTE - ALLE SIND BEREIT FÜR HVO. NUR DIE POLITIK STEHT AUF DER BREMSE.

Erntemaschinen, Traktoren und deren Motoren sind bereit, Anpassungsbedarf für Hofinfrastrukturen gibt es nicht. Was fehlt, sind entscheidende Impulse aus Berlin und Brüssel. Denn nur wenn die politischen Rahmenbedingungen endlich stimmen, ist es der Landwirtschaft auch möglich zu zeigen, wie Agrarfahrzeuge klimafreundlich auf Äckern und Wiesen unterwegs sein können.

„Unsere Traktoren sind HVO-ready“, sagt Josef Mayer, Vice President und Geschäftsführer Forschung & Entwicklung des Landmaschinenherstellers Fendt. Bereits heute sind nahezu alle Baureihen des Unternehmens für den Betrieb mit synthetischen Kraftstoffen wie HVO nach DIN EN 15940 freigegeben. Auch rückwirkend für bereits produzierte Maschinen, die zum Teil schon seit Jahren als Bestandsfahrzeuge im Einsatz sind. Die Landwirte könnten also im Prinzip sofort mit der Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe loslegen. Doch es tut sich hier bislang wenig.

„Der Ball liegt bei der Politik“, sagt Johann Meierhöfer, Fachbereichsleiter Pflanzliche Erzeugung | Energie beim Deutschen Bauernverband (DBV). „Es ist nicht an den Landwirten oder den Herstellern, auf Verdacht in teure Entwicklungen oder Umbauten zu investieren.

ZUR SACHE!

Alle warten nur auf ein Zeichen: die Steuerbefreiung alternativer Kraftstoffe.



Ohne klare Signale wird sich niemand aus dem Fenster lehnen.“ Denn wirtschaftlich ist der Umstieg bislang nicht tragfähig. Der Preis für HVO liegt derzeit noch über dem von fossilem Diesel.

„Die Landwirte achten auf jeden Cent“, weiß Johann Meierhöfer. „Solange es keine steuerliche Entlastung gibt, wird sich an der breiten Nutzung nichts ändern. Deshalb haben wir uns für eine Rücknahme der Streichung der Agrardieselmrückvergütung und zusätzlich eine gezielte Befreiung für HVO sowie andere biogene oder synthetische Kraftstoffe eingesetzt“, so der Verbandsvertreter. Gerade in Zeiten, in denen die CO₂-Bepreisung perspektivisch fossile Energieträger kontinuierlich verteuert, müsse man Alternativen endlich attraktiver machen. Für HVO sprechen viele Vorteile: Der Kraftstoff kann – so etwa Hersteller Neste – bis zu 90 Prozent CO₂ im Vergleich zu fossilem Diesel einsparen.

Er ist pumpfähig, lagerbar und kann mit bestehenden Hoftankstellen verwendet werden. Zudem ist HVO von der CO₂-Abgabe befreit, die für fossile Kraftstoffe wie herkömmlichen Diesel fällig wird.

Die neue Bundesregierung hat die Forderung aus der Landwirtschaft nach Unterstützung in der Kraftstofffrage erhöht und im neuen Koalitionsvertrag festgelegt, dass der „Einsatz alternativer Kraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft von der Energiesteuer“ befreit werden soll. Dies ist in den Randziffern 1402 bis 1404 dokumentiert.

Ein wichtiges Signal für Meierhöfer. „Wir brauchen Planungssicherheit. Diese Nutzungsanreize dürfen nach vier Jahren dann nicht wieder zur Debatte stehen!“ Der Bauernvertreter ergänzt: „Und wir brauchen endlich strategische Abstimmung. Nur wenn sich Hersteller, Verbände und Kraftstoffproduzenten einig sind, gibt es

keinen Raum mehr für politische Ausreden oder Blockaden.“ Zudem wird in der Politik über eine grundsätzliche differenzierte Besteuerung von fossilen und nicht-fossilen Kraftstoffen diskutiert, die dann EU-weit gelten würde.

Ein Vorschlag der EU-Kommission zur Neugestaltung der EU-Energiesteuerrichtlinie liegt seit 2021 auf dem Tisch. Dies würde eine deutlich niedrigere Besteuerung von nicht-fossilen Kraftstoffen generell ermöglichen und somit die im Vergleich zu herkömmlichen, fossilen Kraftstoffen noch immer höheren Kosten für deren Herstellung abfedern. Das würde wiederum Kunden motivieren, zu klimafreundlichen Alternativen zu greifen. Und ein wachsender Absatzmarkt, basierend auf den verlässlichen Rahmenbedingungen, ist auch notwendig, um weitere Investoren für den Markthochlauf von HVO oder auch E-Fuels anzuziehen.

↑ Fendt hat eine „Clean Energy“-Strategie entwickelt, die bei großen Landmaschinen über 250 PS auf grüne Kraftstoffe setzt. Der Verbrenner bleibt hier alternativlos.



Auch CLAAS hat sich längst positioniert: Bereits seit Oktober 2023 sind alle Landmaschinen für HVO freigegeben. Die Landwirtschaft könnte also noch grüner – wenn die Rahmenbedingungen stimmen würden.

**2.500
Tonnen CO₂
pro Jahr**

spart der Landmaschinenhersteller CLAAS allein dadurch ein, dass er seit Oktober 2023 seine Maschinen ab Werk mit HVO100 betankt.

Eine Reform der Energiebesteuerung wird von Vertretern vieler Wirtschaftsbereiche befürwortet, nicht nur vom Deutschen Bauernverband. Immerhin: Durch die weiterlaufende Debatte in Brüssel und Berlin um den Erhalt des Verbrennermotors steht auch weiterhin die Besteuerung von Kraftstoffen auf der politischen Agenda. Die Landwirte werden bereits mit der Maßnahme der Bundesregierung von energiesteuerbefreiten Kraftstoffen profitieren können. Derzeit ist die Umsetzung des Koalitionsvertrags in diesem Thema noch offen, Bundeslandwirtschaftsminister Alois Rainer hat aber bereits angekündigt, dies als Ziel zu haben.

HVO: die Lösung für den schweren Zug

Fendt hat die Zeichen der Zeit erkannt und unter dem Label „Clean Energy“ eine klare Strategie definiert: Im unteren Leistungssegment setzt man auf Batterie-Elektrifizierung, im mittleren Bereich testet man Wasserstoffantriebe, bei Großmaschinen über 250 PS führt kein Weg am Verbrenner und damit zukünftig an grünen Kraftstoffen wie HVO, Biokraftstoffen und perspektivisch E-Fuels vorbei. „Diese Maschinen arbeiten mit hoher Last und oft im Dauereinsatz. Hier ist die Energiedichte entscheidend – und da sind flüssige Kraftstoffe schlichtweg im Vorteil“, erklärt Josef Mayer. Zudem verweist Fendt auf seine effiziente Motortechnologie, die in Tests wie dem DLG PowerMix besonders gut abgeschnitten hat. Die AGCO Power CORE-Motorenfamilie sei speziell für niedrigen Verbrauch



„Es ist schlicht unrealistisch, zu glauben, dass wir 2035 schwere Schlepper mit Batterie oder Wasserstoff betreiben können.“

Johann Meierhöfer, Fachbereichsleiter für pflanzliche Erzeugung & Energie (DBV)

und hohe Leistungsfähigkeit entwickelt worden – und bereit für den Betrieb mit HVO100. „Wir brauchen Kraftstoffe, die ohne Umrüstung eingesetzt werden können, aber wir liefern auch Maschinen, die das sofort leisten können. Das ist echte Zukunftsfähigkeit“, sagt der Fendt-Geschäftsführer.

CLAAS hat sich ebenfalls längst klar positioniert. Seit dem 1. Oktober 2023 sind alle CLAAS-Landmaschinen der neuesten Abgasstufe Stage V für den Betrieb mit hydrierten Pflanzenölen (HVO) freigegeben. In den Werken Harsewinkel und Le Mans erfolgt seitdem sogar die Erstbefüllung ab Werk mit HVO100. Pro Jahr werden allein durch diese Maßnahme rund 2.500 Tonnen CO₂ eingespart. „Für leistungsstarke Landmaschinen gibt es auf absehbare Zeit keine wirtschaftliche Alternative zum Verbrennungsmotor“, erklärt Martin von Hoyningen-Huene, Executive Vice President BU Tractor bei CLAAS.

Auch Meierhöfer sieht die Landwirtschaft als Teil der Lösung: „Wir haben die Fläche. Wir haben Kulturpflanzen wie Raps, mit denen sich gleichzeitig Kraftstoff und hochwertiges Futtermittel erzeugen lassen. Genau hier liegt unser Beitrag zur Energiewende.“

Tests mit HVO-Traktoren laufen bereits. Franz Hackenberg, ein Landwirt aus dem Allgäu, war Teil eines Pilotprojekts. Er testete 2024 den AVIA Next Diesel HVO 100 – einen nachhaltigen Kraftstoff aus Altölen und Schlachtabfällen, der für eine CO₂-Reduzierung von mindestens 85 Prozent sorgt. Hackenberg setzte den HVO-Diesel über eine gesamte Saison im regulären Alltagsbetrieb seiner Fendt-Landmaschinen ein. Und war überaus zufrieden. „Der Traktor läuft ruhiger und sauberer als mit herkömmlichem Diesel. Und auch der Kraftstoffverbrauch ist geringer“, lautete sein Resümee. Wartung, Funktion, Einsatzzeit – keine Probleme.

Flüssige Kraftstoffe bleiben in der Landwirtschaft unverzichtbar

Ein weiteres Argument: Der Verbrennungsmotor wird aus der Landwirtschaft nicht verschwinden. „Es ist schlicht unrealistisch, zu glauben, dass wir 2035 schwere Schlepper mit Batterie oder Wasserstoff betreiben können“, stellt Meierhöfer klar. „Alle wissen das, selbst die, die offiziell anderes verkünden.“ Auch die Hersteller von Offroad-Motoren rechneten nicht mit einer Voll-Elektrifizierung. Stattdessen setze man auf verbesserte Diesels-Technologie und E-Fuels.

KLIMANUTZEN VON HVO IM TRAKTOR: EIN RECHENBEISPIEL

Ein moderner Standardtraktor verbraucht im Schnitt rund 25.000 Liter Diesel pro Jahr. Wird dieser vollständig durch HVO100 ersetzt, ergibt sich – je nach Quelle – eine CO₂-Einsparung von bis zu 90 Prozent.

CO₂-Emission fossiler Diesel:

Jahresemission pro Liter: ca. 2,65 kg

Jahresemission bei 25.000 Litern: 66.250 kg (66,25 Tonnen)

Einsparung durch HVO100:

bis zu 59.625 kg (59,6 Tonnen) CO₂ jährlich

Datenbasis: Neste