



## Antrag

der Abgeordneten **Ralf Stadler, Oskar Lipp, Harald Meußgeier** und **Fraktion (AfD)**

### **Elektrifizierung der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, Effizienz und Wirtschaftlichkeit**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Tourismus über die Wirtschaftlichkeit von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu berichten.

Dabei ist auf folgende Fragestellungen einzugehen:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Dieselantrieb bei gleicher Ausstattung und Motorleistung?
2. Wie teilen sich die Gesamtkosten auf nach Kaufpreis, Betriebs- und Wartungskosten sowie Wertverlust (wirtschaftliche Abschreibung)?
3. Wie hoch ist der voraussichtliche Wertverlust bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit Dieselantrieb bei gleicher Ausstattung und Motorleistung?
4. Wie lange beträgt die durchschnittliche Haltbarkeit und Betriebsdauer (in Betriebsstunden) der E-Akkus gegenüber der Betriebsdauer von herkömmlichen Fahrzeugen mit Dieselantrieb?
5. Wie lange dauert das Aufladen von E-Akkus bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb?
6. Wie hoch sind die Entsorgungskosten bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb?
7. Sind staatliche Vergünstigungen beim Kauf von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb geplant, ähnlich wie bei der ehemaligen Umweltprämie bei Elektroautos?
8. Wie wird die zukünftige Entwicklung der Stromkosten gegenüber Diesel eingeschätzt?
9. Wie fällt die Ökobilanz von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Dieselantrieb aus unter Berücksichtigung der Herstellung und Entsorgung von E-Akkus?
10. Welche Erkenntnisse aus dem Praxisbetrieb von landwirtschaftlichen Zugmaschinen und sonstigen Fahrzeugen mit Elektroantrieb liegen bereits vor?
11. Ist die Leistung bei Elektroantrieb, speziell bei Bodenbearbeitung, sowie bei Erntemaschinen ausreichend und vergleichbar mit Dieselantrieb?

**Begründung:**

Neben E-Autos gibt es bereits einige Fahrzeuge in der Landwirtschaft, die vollelektrisch angetrieben werden. Landwirte könnten damit ihren selbsterzeugten Strom aus Photovoltaik- oder Biogasanlagen nutzen.

Der Markt für Elektrotraktoren in Deutschland ist allerdings überschaubar. Von den großen Traktorherstellern hat Fendt als erster in diesem Jahr die Serienproduktion für einen elektrisch angetriebenen Traktor aufgenommen mit der Bezeichnung e100 Vario.

„Der Schweizer Traktorenhersteller Rigitrac baut bereits seit 2023 mit dem SKE 40 einen batterieelektrischen Traktor in Serienproduktion. Abgesehen von einigen weiteren ausländischen Marken für kleine Kompakttraktoren gibt es in Deutschland keinen elektrisch angetriebenen Traktor zu kaufen. Der CNH-Konzern steht im gleichen Leistungsbereich mit den Marken New Holland und Case IH bereits in den Startlöchern. John Deere kündigte für 2026 einen Elektrotraktor im Kompaktbereich an. Es gibt aber auch einige Start-ups und Forschungsprojekte, sie sich mit Elektrotraktoren beschäftigen.“

Über den Listenpreis der Elektrotraktoren machen die Hersteller noch keine Angaben. Auch Fendt verrät noch keine Details. Der Elektrotraktor soll 60 bis 70 Prozent teurer als der vergleichbare Diesellokale 207 Vario sein“ (Bayerisches Landwirtschaftliches Wochenblatt 20.04.2024) Der Listenpreis wird auf rund 210.000 Euro geschätzt.

Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft förderte bis vor kurzem den Mehrpreis von Elektrotraktoren mit 40 Prozent.

Der Antrieb, vor allem der Akku, ist der größte Unsicherheitsfaktor. Laut Experten kann der Akku bei E-Autos fast die Hälfte des Kaufpreises ausmachen.

Anstelle eines Treibstofftanks gibt es bei vollelektrischen Zugmaschinen eine Batterie, die aufgrund ihrer geringen Energiedichte die Einsatzdauer allerdings einschränkt. Batterie-elektrische Konzepte sind deshalb nur bei kleineren Fahrzeugen mit geringen Leistungsanforderungen zu finden. Hierfür gibt es eine ganze Reihe von praxistauglichen Beispielen wie z. B. die elektrischen Hof- und Radlader.

Die meisten Hersteller von E-Autos geben auf den Akku mittlerweile acht Jahre Garantie. Doch laut einer Umfrage von DAT-Marktforschung (DAT = Deutsche Automobil Treuhand GmbH) hält nur ein Viertel der Menschen das E-Auto für alltagstauglich. Ähnlich dürfte es auch bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit Elektroantrieb sein.