

Gemeinsames Positionspapier

Förderprogramm für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur verbessern

Die Nutzfahrzeughersteller und die Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche eint das Ziel, einen größtmöglichen Beitrag zum klimaneutralen Straßengüterverkehr zu leisten. Null-Emissions-Nutzfahrzeuge sind dafür von entscheidender Bedeutung. Um die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr signifikant zu senken, müssen diese aber rasch und in wachsender Stückzahl auf die Straßen kommen.

Die Bundesregierung fördert den Markthochlauf von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben seit 2021 mit dem Förderprogramm für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur. Darüber hinaus hat die Bundesregierung im Rahmen des Modernisierungspakets für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung angekündigt, das Förderprogramm bis 2028 zu verlängern. Der Verband der Automobilindustrie, der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller, der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung und der Bundesverband Spedition und Logistik begrüßen dieses Programm und die Ankündigung der Verlängerung ausdrücklich.

Um den Markthochlauf klimaneutraler Nutzfahrzeuge zu ermöglichen, ist eine initiale Förderung, die die im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen erheblichen Mehrkosten für Anschaffung und Betrieb dieser Fahrzeuge zumindest teilweise ausgleicht, unbedingt notwendig. Mit der Förderung von mehr als 1.200 klimafreundlichen Nutzfahrzeugen im Rahmen des ersten Förderaufrufs 2021 wurde bereits ein wesentlicher Beitrag geleistet. Nun mehren sich jedoch die Herausforderungen.

Überlange Bearbeitungszeiten, das Ausbleiben weiterer Förderaufrufe und die fehlende Transparenz bei der Bewertung der Förderanträge untergraben leider das Vertrauen in die Wirksamkeit des Förderprogramms. Anstatt den Hochlauf von Null-Emissions-Lkw anzuschieben, werden Struktur und Umsetzung des Förderprogramms zu dessen Hemmschuh.

Hier muss gegengesteuert werden:

1. **Durch deutlich kürzere Bearbeitungszeiten sowie regelmäßige und verbindliche Förderaufrufe muss schnellstmöglich Planungssicherheit für die Logistikbranche und die Hersteller entstehen.**

Obwohl in der Förderrichtlinie bis zu vier Förderaufrufe pro Kalenderjahr vorgesehen sind, gab es in den Jahren 2021 und 2022 nur jeweils einen Aufruf. Bearbeitungszeiten von 6 Monaten und mehr sind ungeeignet, um die Transformation in der gebotenen Kürze der Zeit schaffen zu können. Der Beschaffungsprozess für Elektrofahrzeuge unter Inanspruchnahme von



Fördermitteln dauert damit bereits im besten Fall länger als ein Jahr. Aktuell ist der nächste Förderaufruf frühestens für das vierte Quartal 2023 angekündigt, so dass weitere geförderte Fahrzeuge möglicherweise erst wieder ab Ende kommenden Jahres zugelassen werden. Der Markthochlauf von Null-Emissions-Lkw würde 2024 damit erheblich gebremst. Jedes Jahr sollten daher mindestens drei bis vier Förderaufrufe durchgeführt und bereits zu Jahresbeginn verbindlich angekündigt werden, damit Transportunternehmen und Hersteller Planungssicherheit erhalten. Die Bearbeitungszeit pro Antrag sollte zwölf Wochen nicht überschreiten.

2. **Die Förderungen von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur sind zu synchronisieren.**

Entscheidend für den Markthochlauf von Null-Emissions-Fahrzeugen ist der zügige Aufbau der H₂-Tank- und Ladeinfrastruktur im nicht-öffentlichen Logistiksektor, das heißt auf Betriebshöfen der Transportunternehmen, in Speditions- und Logistikanlagen, Terminals und Gewerbegebieten. Unternehmen der Logistikbranche erhalten aktuell zwar Förderzusagen für Fahrzeuge, wissen aber nicht, ob auch die parallel beantragte Ladeinfrastruktur gefördert wird. Daher sollten, wie im letzten Förderaufruf, zusammen beantragte Infrastruktur und Fahrzeuge auch zusammen beschieden oder vorzugsweise in einem Verfahren beantragt werden können. Transportunternehmen investieren verständlicherweise nur in E-Lkw und H₂-Fahrzeuge, wenn sie gleichzeitig Planungssicherheit für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur haben. Leider wird die Errichtung einer alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur in Logistikanlagen heute zusätzlich durch Defizite seitens der Energieversorger und kommunalen Genehmigungsbehörden erschwert.

3. **Eine rasche Auszahlung der Fördermittel muss verlässlich zugesagt werden.**

Derzeit werden den Antragstellern in den Zuwendungsbescheiden Auszahlungen in den Haushaltsjahren 2025 oder zum Teil sogar erst 2026 avisiert. Dies führt zu großer Verunsicherung in der Speditions-, Transport- und Logistikbranche. Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesamt für Logistik und Mobilität sollten hier für eine Klarstellung sorgen, um das Vertrauen in das KsNI-Förderprogramm nicht noch weiter zu belasten und Planungssicherheit für die Unternehmen der Logistikbranche herzustellen. Bewilligte Fördermittel sollten spätestens drei Monate nach Zulassung eines Fahrzeuges ausbezahlt werden, damit die hohen Investitionskosten für die Unternehmen bei der Anschaffung von Lkw-Flotten mit alternativen Antrieben nicht zu Liquiditätsengpässen führen.

4. **Förderkriterien müssen entscheidungsrelevante und an den Realbetrieb orientierte Faktoren berücksichtigen.**

Für die Antragssteller sind die entscheidungsrelevanten Kriterien und Anforderungen für Förderzusagen nicht hinreichend transparent, so dass Investitionen in Nutzfahrzeugflotten mit alternativen Antrieben zu oft ohne die erwarteten Förderzusagen bleiben. Eine Konkretisierung des Verfahrens zur Bestimmung der CO₂-Einsparungsquote und der dem Auswahlverfahren zugrundeliegenden Faktoren (u.a. die erwartete Jahresfahrleistung, die Antriebsart, das zulässige Gesamtgewicht und die Investitionsmehrausgaben) und deren Gewichtung ist daher



dringend geboten, damit die antragstellenden Unternehmen vorab einschätzen können, ob eine Investition förderfähig ist.

5. **Das Förderprogramm muss auch den Hochlauf von Fahrzeugen mit geringer Jahresfahrleistung (Fahrzeuge des Verteilerverkehrs und Sonderfahrzeuge) unterstützen.**

Nutzfahrzeuge, die in regionalen und lokalen Verkehren eingesetzt werden (Nahverkehr, Verteilerverkehr, Paket- und Lieferdienste, Müllsammlung), kommen aufgrund ihrer im Vergleich zum Fernverkehr geringeren Fahrleistung und des damit einhergehenden geringeren CO₂-Vermeidungspotentials häufig nicht in den Genuss der Förderung. Diese Förderpraxis hemmt den Markthochlauf in diesem Fahrzeugsegment, obwohl heute bereits auf eine breite Angebotspalette mit an den Einsatzzweck angepassten Reichweiten zurückgegriffen werden kann.

Zur Umsetzung der vorgenannten Punkte für die nächsten Förderaufrufe muss das Programm in einem kritischen Dialog mit der EU-Kommission dringend praxisgerechter gestaltet werden. Für einen vertieften Austausch zur Optimierung des Förderprogramms für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur stehen der Verband der Automobilindustrie, der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller, der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung und der Bundesverband Spedition und Logistik bereit.