



# Richtlinie „KsNI“: – Verbände für Förderung alternativer Antriebe bei Nutzfahrzeugen

## **VKU und BDE fordern in Brief an Bundestag die Bereitstellung von mehr Mitteln**

02.11.2023

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) und der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft fordern gemeinsam eine „deutliche Verstärkung des Förderprogramms“ für die Umrüstung des Nutzfahrzeug-Fuhrparks auf alternative Antriebe. Dazu gehört nach Ansicht beider Verbände auch zwingend der Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur.

Anlässlich der aktuellen Haushaltsberatungen für 2024 haben sich VKU und BDE in einem gemeinsamen Schreiben an die zuständigen Berichterstatter im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages gewandt. Sie appellieren, im Bundeshaushalt für saubere Fahrzeuge mehr Fördermittel in Milliardenhöhe im Klima- und Transformationsfonds einzuplanen und auch „tatsächlich zur Verfügung zu stellen“.

Anlass für diesen gemeinsamen Vorstoß sind Berichte, wonach das Förderprogramm nach der sogenannten Richtlinie über die Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur („Richtlinie KsNI“), im lange angekündigten dritten Förderaufruf, nicht auf genügend Mittel hoffen lässt.

VKU-Hauptgeschäftsführer Ingbert Liebing: „Eine Aussetzung der Förderung käme zur Unzeit: Nicht zuletzt im Lichte der jüngst beschlossenen Änderung des Mautgesetzes besteht bei vielen Logistikunternehmen – auch in der Abfallwirtschaft – eine große Bereitschaft, auf Lkw mit alternativen Antrieben umzusteigen. Für den Umstieg von Diesel auf Wasserstoff- oder Elektro-LKW brauchen die Unternehmen Förderung.“ Nach dem – ebenso vom Bundesrat schon verabschiedeten – Mautänderungsgesetz gilt die Maut ab 01.12.2023 künftig auch für Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen bis 7,5 Tonnen und wird nach dem jeweiligen CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Lkw gestaffelt.

BDE-Präsident Peter Kurth erklärte: „Ohne Förderung für Batterie- oder Wasserstoff-Lkw würde es im Kern zunächst bei der (Diesel-) Bestandsflotte bleiben. Viele mittelständische Unternehmen können sich die neuen alternativen Technologien aktuell schlicht nicht leisten. Der Preisunterschied zwischen einem Lkw mit herkömmlichem Dieselantrieb einerseits und einem Lkw mit alternativem Antrieb (E/H<sub>2</sub>) andererseits ist enorm und kann schnell bei mehreren 100.000 Euro liegen.“

Ausdrücklich begrüßen VKU und BDE den Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages zum Mautänderungsgesetz. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert, die Förderprogramme nach der KsNI-Richtlinie aufzustocken und die Rahmenbedingungen der Programme zu überarbeiten.

### **Kontakt**

**BDE**  
**Bundesverband der Deutschen**  
**Entsorgungs-, Wasser- und**  
**Kreislaufwirtschaft e. V.**

Von-der-Heydt-Straße 2  
D 10785 Berlin

<https://www.bde.de/presse/ksni-verbaende-fuer-foerderung-alternativer-antriebe-bei-nutzfahrzeuge/>

## **Pressemitteilung**

In dem Schreiben der beiden Verbände heißt es daher, dass die Jahre 2024 und 2025 „die entscheidenden Jahre“ seien, um der Umstellung der Fuhrparks keinen Abbruch zu tun und den Markthochlauf zu generieren. In dem Schreiben von Liebing und Kurth heißt es wörtlich: „Nicht zuletzt im Hinblick auf die Ausweitung der Lkw-Maut ab 01. Dezember 2023, fordern wir eine Verstärkung der Mittel für die Jahre 2024 und 2025, um jeweils mindestens eine Milliarde für die Förderung von Fahrzeugen und jeweils mindestens eine Milliarde für die Förderung der entsprechenden Lade- und Tankinfrastruktur.“

### **Kontakt**

**BDE**  
**Bundesverband der Deutschen**  
**Entsorgungs-, Wasser- und**  
**Kreislaufwirtschaft e. V.**

Von-der-Heydt-Straße 2  
D 10785 Berlin

<https://www.bde.de/presse/ksni-verbaende-fuer-foerderung-alternativer-antriebe-bei-nutzfahrzeuge/>