

Nun auch für Brummis: Abwrackprämie



Das Bundesverkehrsministerium legte für dieses Jahr ein neues Förderprogramm auf, um die Nutzfahrzeugflotten zu erneuern. ENF heißt diese finanzielle Güterkraftverkehrshilfe, die wie üblich über das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) abgewickelt wird.

Text: Herbert Schadewald

Der Wasserstoff-Antrieb rückt zunehmend in das Interesse der Nutzfahrzeugentwicklung.

Bild: Alexander Kirch – Shutterstock

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) begründet das aktuelle nationale Flottenaustauschprogramm mit dem Hinweis, „der Wirtschaft einen spürbaren Impuls verleihen“ zu wollen. Die Covid-19-Pandemie zwang die Politik zum Handeln, um auf die verschlechterte Wirtschaftslage zu reagieren. Mit der jüngsten Nutzfahrzeugförderung soll Deutschland möglichst schnell wieder auf einen nachhaltigen Wachstumspfad geführt werden. „Darum fördern wir neben der Verlagerung des Warenstroms auf klimafreundliche Verkehrsträger wie Wasser und Schiene ab sofort den Austausch alter gegen neue Lkw mit sauberen Antrieben“, argumentiert Scheuer und fügt hinzu, dass damit auch gleichzeitig die Verkehrssicherheit profitiert, „da eine Förderung ausdrücklich an die Installation eines Abbiegeassistenzsystems geknüpft wird.“

950 Millionen Euro beinhaltet dieser ENF-Fördertopf, um die alternativen Antriebe bis 2023 spürbar zu erhöhen. Im gleichen Zeitraum will die Bundesregierung den Aufbau betrieblicher Infrastrukturen zum Laden und Betanken dieser Fahrzeuge mit insgesamt 3,4 Milliarden Euro bezuschussen. Das jetzige ENF-Programm löst die bisherige und mit zehn Millionen Euro

ausgeschöpfte Förderung für energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge (EEN) ab. Somit werden Erdgas- und Flüssigerdgasantriebe nun „nicht mehr gefördert“, teilt das BAG mit.

Jetzt geht es dem Bundesverkehrsministerium vorrangig darum, einen finanziellen „Anreiz für den Austausch der Bestandsflotte schwerer Nutzfahrzeuge zugunsten moderner schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb oder mit konventionellem Verbrennungsmotor der Schadstoffklasse Euro VI zu schaffen“, heißt es in der entsprechenden Richtlinie vom 7. Dezember 2020. Allerdings wurde auch festgeschrieben, dass es keinen „Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung“ gebe. Vielmehr entscheidet das BAG als zuständige Bewilligungsbehörde „aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel“ über den Zuwendungsanspruch.

Bedingungen für die Förderung

Förderwürdig ist bei diesem nun aufgelegten Programm, wer fabrikneue Lkw (Produktionsjahr 2021) mit Euro-VI-, E- oder Wasserstoff-

Antrieb anschafft und gleichzeitig alte Lkw bis einschließlich Euro V/EEV verschrottet. Dafür gibt es bis zu 15.000 Euro pro Fahrzeug. Jedoch muss das Neufahrzeug auf jeden Fall mit einem Abbiegeassistenzsystem (AAS) sowie rollwiderstandsoptimierte Reifen ausgestattet sein. Dieses verbaute AAS muss die gesamte Nummer 2 der durch das Bundesverkehrsministerium im Verkehrsblatt vom 15. Oktober 2018 bekannt gemachten Empfehlungen erfüllen. Die Reifen müssen dem Anhang I der Verordnung (EU) 2020/740 entsprechen.

Sollte das Neufahrzeug nicht mit den Reifen der Energieeffizienzklasse A oder B ausstattbar sein, weil diese für das Fahrzeug dauerhaft nicht verfügbar sind oder nicht dem Verwendungszweck des Fahrzeugs entsprechen, kann dennoch eine Förderung erfolgen. Dies muss allerdings gegenüber dem BAG nachgewiesen werden – beispielsweise durch eine Herstellerbescheinigung des Erstausrüsters. Der Antragsteller ist dennoch verpflichtet, die unter Effizienz Gesichtspunkten bestmögliche Reifenklasse montieren zu lassen. Übrigens können die Anschaffungsausgaben von rollwiderstandsoptimierten Reifen der Effizienzklassen A oder B auch über das De-minimis-Programm gefördert werden.

ENF-Programm auch für intelligente Trailer-Technologie

Durch das ENF-Programm wird nun auch eine intelligente Trailer-Technologie gefördert. Diese Auflieger sind mit Reifendruckmesser oder digitalen Achssteuerung sowie aerodynamischen Aufbauteilen versehen. Sie mindern den Energieverbrauch und tragen so zu erheblichen Effizienzreserven bei. Diese intelligente Trailer-Technologie kann auch für Bestandsfahrzeuge erworben werden. Für die Zuschussgewährung von bis zu 5.000 Euro ist es allerdings notwendig, für einen neuen Trailer den alten verschrotten zu lassen. Die Zuschusshöhe beträgt bis zu 60 Prozent des nachgewiesenen Anschaffungspreises der jeweiligen Technologien.

Wie das Bundesamt auf Nachfrage mitteilte, werden weitere nützliche Zusatzanschaffungen wie Ladekrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder ähnliche branchenübliche Hilfsmittel allerdings in diesem Rahmen nicht gefördert.

Die Verschrottung der Fahrzeuge darf erst nach Antragstellung und muss spätestens zwei Monate nach erstmaliger verkehrsrechtlicher Zulassung des Neufahrzeuges – spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2021 – erfolgen. Wichtig ist dabei auch, dass das der Entsorgung zugeführte Altfahrzeug mindestens in den letzten 12 Monaten vor dem tatsächlichen Verschrottungstermin in Deutschland zugelassen war oder in Betrieb genommen wurde, sofern eine straßenverkehrsrechtliche Zulassung nicht vorgeschrieben ist.

Dazu teilte das BAG mit: „Kurzfristige Unterbrechungen bzw. Verzögerungen der Zulassung, die der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat (bspw. Vorübergehende Stilllegung während der Wintermonate) sind dann unschädlich, sofern in der Gesamtschau ein Zeitraum von mindestens 12 Monaten der Zu-



Förderwürdig: Mercedes-Benz eActros. Start der Serienproduktion des eActros für den schweren Verteilerverkehr ist für dieses Jahr geplant.

lassung des Bestandsfahrzeugs in Deutschland gegeben ist. Wird von diesem Grundsatz – z.B. durch eine Stilllegung des Bestandsfahrzeuges – abgewichen, ist dies solange unschädlich, wie die straßenverkehrsrechtliche Abmeldung coronabedingt und nicht vor dem 17. März 2020 erfolgt ist.“

Informationen rund um die Antragsstellung

Anträge für das ENF-Förderprogramm können seit dem 26. Januar ausschließlich elektronisch über das eService-Portal (<https://antrag-gbbmvi.bund.de>) bis zum 15. April gestellt werden. Dort sind auch alle erforderlichen Formularunterlagen und Ausfüllhilfen zu finden. Das gilt auch für den Zwischen- und den Verwendungsnachweis. Neben dem vollständig ausgefüllten Antrag und dem unterschriebenen Kontrollformular, als Pflichtanlage zum Antrag, sind noch elektronische Kopien beizubringen. Das betrifft die Zulassungsbescheinigung Teil I für jedes Bestandsfahrzeug sowie die Detailangaben (Produktionsjahr, Antriebsart, Schadstoff-

klasse, Bereifung und AAS-Ausstattung) der Neufahrzeuge.

Innerhalb von einem Monat nach dem vorliegenden Zuwendungsbescheid muss der Zwischennachweis vorliegen, der die verbindliche Neufahrzeugabnahme bescheinigt. Dann erfolgt die Auszahlung auf das vom Antragsteller genannte Konto. Sobald das förderfähige Neufahrzeug zugelassen und das Altfahrzeug verschrottet wurde, muss der Verwendungsnachweis innerhalb von zwei Monaten – spätestens aber bis zum 31. Dezember 2021 – dem BAG vorgelegt werden.

Das Bundesamt ist, ebenso wie der Bundesrechnungshof, auch zu stichprobenartigen Nachprüfungen vor Ort befugt. Dafür hat der Zuwendungsempfänger dann die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten sowie die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Wird diese Mitwirkungspflicht nicht erfüllt, ist das Bundesamt berechtigt, bereits ausgezahlte Zuwendungen zurückzufordern. Darüber hinaus kann der Unternehmer im Einzelfall bis zu drei Jahren von sämtlichen Förderprogrammen ausgeschlossen werden.

Das BAG weist abschließend darauf hin, dass es sich bei der einmaligen Zuwendung, um einen nicht rückzahlbaren Zuschuss handelt. Diese Festbetragsfinanzierung ist auf einen Höchstbetrag begrenzt. Unternehmen, die sich im Insolvenzverfahren befinden oder am 31. Dezember 2019 in finanziellen Schwierigkeiten befanden, erhalten keine Beihilfen aus diesem ENF-Programm.

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) befürchtet, dass dieses neue Förderprogramm angesichts der heute immer noch fehlenden Marktreife CO₂-reduzierter schwerer Nutzfahrzeuge ins Leere laufen könnte. Deshalb sei unbedingt „sicherzustellen, dass bei einem zunächst schleppenden Start des Programms nicht abgerufene Fördermittel angesichts derzeit leerer Staatskassen nicht wieder umgewidmet und damit dem Programm entzogen werden“, appelliert der Verband.



DAF Trucks macht durch Verdopplung der Reichweite des DAF CF Electric auf über 200 Kilometer den nächsten Schritt bei elektrischen Antriebssträngen.