

**FAQ aus dem Online-Seminar
zum 1. Förderaufruf für das Förderprogramm
„Klimaschonende Nutzfahrzeuge und
Infrastruktur“ (KsNI) am 12.08.2021**

nach der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren
Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und
dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur
für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge
(reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare
Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)
(Richtlinie KsNI)

Inhalt

A) Verfahren und Antragstellung/ Unterlagen	4
1.1. <i>Muss die Beantragung von Fördermitteln für Fahrzeuge über die ausgefüllten Formulare hinaus eine Projektskizze enthalten?</i>	4
1.2. <i>Was heißt vergleichbares Angebot als Diesel-Referenz? Müssen Marke, Modell, zul. GG, jegliche Ausstattungsvariante identisch sein? Welche Motorisierung soll gewählt werden?</i>	4
1.3. <i>Kann man, falls man einen positiven Förderbescheid erhalten hat, von diesem ohne Angabe von Gründen zurücktreten?</i>	4
1.4. <i>Ist eine Pauschalabrechnung der gleichen Förderhöhe für mehrere gleiche Fahrzeuge möglich?</i>	5
1.5. <i>Können Fahrzeuge auch über den gesamten Nutzungszeitraum finanziert werden oder müssen diese innerhalb der 12 Monatsfrist vollständig bezahlt sein?</i>	5
1.6. <i>Frage zur Fahrzeugförderung: Wenn Sie erst ab dem 28.09.[nach Ablauf des 1. Förderaufrufs der am 27.07.2021 endet] die Fahrzeuganträge priorisieren, bis wann wird man ungefähr einen Zuwendungsbescheid erhalten?</i>	5
1.7. <i>Was passiert, wenn der/die Antragsteller/in das Datum des geplanten Beginns gemäß ihrer/seiner Angaben im Antrag, nicht einhalten kann, insbesondere, weil noch keine Bewilligung (Zuwendungsbescheid) zugegangen und der geplante Beginn nicht möglich ist?</i>	5
B) KMU	5
1.1. <i>Welche Auswirkungen haben die KMU-Kriterien auf die Antragstellung?</i>	5
C) Zuwendungshöchstbetrag	5
1.1. <i>Was bedeutet Zuwendungshöchstbetrag i.H.v. 15 Mio. EURO?</i>	5
D) Bewilligungszeitraum	6
1.1. <i>Was passiert, wenn die Anschaffung des geförderten Nutz- bzw. Sonderfahrzeugs oder die Umrüstung nicht innerhalb des Bewilligungszeitraumes oder der für die Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I (verkehrsrechtliche Zulassung + 2 Monate und spätestens 12 Monate nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides) möglich ist?</i>	6
1.2. <i>Was passiert, wenn aufgrund des Ausschreibungsverfahrens (insbesondere bei zur Vergabe verpflichtete Antragsteller/innen) die Anschaffung des geförderten Nutz- bzw. Sonderfahrzeugs oder die Umrüstung nicht innerhalb des Bewilligungszeitraumes oder der für die Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I (verkehrsrechtliche Zulassung + 2 Monate und spätestens 12 Monate nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides) möglich ist?</i>	6
E) Vergabe	6
1.1. <i>Welche vergaberechtlichen Verpflichtungen ergeben sich für öffentliche Auftraggeber und welche für Privatunternehmen?</i>	6
F) Zweckbindungsfrist	7
1.1. <i>Wie wird die Einhaltung der Zweckbindungsfrist nachgewiesen und welche Konsequenzen ergeben sich, wenn diese nicht eingehalten wird?</i>	7
G) Leasing	7

1.1.	<i>Wie gestaltet sich die Antragstellung für Miet- und Leasinggeber/innen?</i>	7
H)	Kumulierung	7
1.1.	<i>Ist eine Kumulierung mit anderen Förderungen zulässig?</i>	7
I)	Fördergegenstände (Fahrzeuge)	7
1.1.	<i>Welche Antragsvoraussetzungen gelten für den Fördergegenstand KsN?</i>	7
J)	Umrüstung	8
1.1.	<i>Warum wird die Umrüstung von Nutzfahrzeugen mit Diesel- auf Elektroantrieb nur für die EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 gefördert und nicht für die EG-Fahrzeugklasse N1?</i>	8
1.2.	<i>Wird auch die Umrüstung auf Brennstoffzellen-Antrieb gefördert?</i>	8
K)	Infrastruktur	8
1.1.	<i>Darf die Infrastruktur von weiteren Fahrzeugen genutzt werden?</i>	8
1.2.	<i>Kann es nur einen Antragssteller geben oder können auch zwei Unternehmen gemeinsam beantragen? Z.B. ein Logistiker und ein Hersteller von Konsumgütern, die auf einer gewissen Strecke mit einer e-Flotte operieren wollen.</i>	8
1.3.	<i>Können Antragsteller von KsN und KsI auch unterschiedlich sein bzw. auch ein Dritter den Antrag stellen? Beispiel: Logistikhalle gehört weder Leasinggeber noch Leasingnehmer. In diesem Falle gäbe es eine dritte Partei: der Eigentümer des Betriebsgeländes auf welchem die Infrastruktur errichtet werden soll.</i>	8
1.4.	<i>Wie sieht es aus mit gemischten Infrastrukturen? Sprich eine Betankung auf dem Betriebshof auch für öffentliche Kunden. Ist in diesem Fall auch eine Förderung möglich?</i>	9
1.5.	<i>Wird auch die Anschaffung von Wallboxen für die Pkw der Mitarbeiter auf Betriebshöfen gefördert?</i>	9
1.6.	<i>Sollten wir beim Förderantrag für ein batterieelektrisches Fahrzeug inklusive Wallbox ein zusammenfassendes Angebot vom verkaufenden Händler für Fahrzeug + Wallbox einreichen oder zwei getrennte Angebote?</i>	9
1.7.	<i>Kann die Ladeinfrastruktur nur für bereits über das Förderprogramm „KsNI“ beantragte bzw. bewilligte Nutzfahrzeuge beantragt werden?</i>	9
1.8.	<i>Wie wird die Konnexität KsN-KsI gewahrt und wann kann der Antrag KsI gestellt werden?..</i>	9
L)	Machbarkeitsstudien (MBS)	10
1.1.	<i>Wie sieht es mit Vertraulichkeitsauflagen aus bei MBS? Wenn das BAG eine Kopie haben möchte, wer hat Einblick in die Studie, können Sie Vertraulichkeit zusichern bei Firmeninterna? Wo finde ich diese rechtsverbindliche Zusicherung im Förderaufruf?</i>	10
1.2.	<i>Sind MBS zum Thema H2 Tankinfrastruktur förderfähig?</i>	10
M)	Auswahlkriterien (CO₂-Einsparquote und MAN)	10
1.1.	<i>Welche Sanktionierung erfolgt bei Nichteinhaltung der CO₂-Ersparnis?</i>	10
1.2.	<i>Kann man selbst vorab die Mindestambitionsniveaus (MAN) ermitteln und dann ggf. gar keinen Antrag stellen?</i>	10
1.3.	<i>Können Sie bitte die Kriterien des Mindestambitionsniveaus (MAN) konkretisieren?</i>	10
1.4.	<i>Werden durch die CO₂-Priorisierung allg. BEV ggü. FCEV bevorzugt?</i>	11

1.5.	Zur KsN Priorisierung: Abfallsammelfahrzeuge im innerstädtischen Einsatz haben im Vergleich zu gleich schweren Standard-Lkws einen um ein Vielfaches höheren Treibstoffverbrauch und einen um ein Vielfaches höheren CO ₂ -Ausstoß pro km. Für die Priorisierung werden aber nur die Jahresfahrleistung, die Antriebsart und das zul. Gesamtgewicht abgefragt. Wie wird diese Benachteiligung im Antragsverfahren ausgeglichen?.....	11
1.6.	Gibt es Richtwerte/Erwartungen an eine „gute CO ₂ -Einsparungsquote“?.....	11
1.7.	Können Sie bitte die genaue Formel zur Berechnung der CO ₂ Einsparungsquote mitteilen? 11	
1.8.	Werden die Investitionsmehrausgaben für die Fahrzeuge vom BAG ermittelt?	11
1.9.	Übliche Diesel-Referenzangebote enthalten keine CO ₂ -Verbrauchsangaben, da bei Nutzfahrzeugen >N1 keine WLT-Angaben verpflichtend sind. Das Referenzangebot der gängigen Marken enthält daher nicht die geforderte CO ₂ -Angabe, wie soll damit umgegangen werden?.....	12
1.10.	Ist die Formel zur Errechnung der CO ₂ -Einsparung in den Antragsunterlagen hinterlegt? Damit man sieht, ob die 50% erreicht sind.	12
1.11.	Wird die CO ₂ -Einsparquote einschl. LIS berechnet?.....	12
1.12.	Zur CO ₂ -Einsparungsquote: Heißt das, dass die preiswertesten E-Lkw zuerst gefördert werden?.....	12
N)	Kappungsgrenzen	12
1.1.	Wie sind die Kappungsgrenzen zu verstehen? Beziehen sie sich auf die Investitionsmehrausgaben oder auf den maximalen Förderbetrag?.....	12
O)	Nächste Aufrufe	13
1.1.	Kann man davon ausgehen, dass die Folgeaufrufe die gleichen Förderquoten haben?.....	13
1.2.	Wann ist der zweite Förderaufruf geplant?	13
P)	Mittelverfügbarkeit	13
1.1.	Wie hoch ist das Budget für das Förderprogramm KsNI?	13
1.2.	Ab wann ist mit dem Förderaufruf der Tankinfrastruktur zu rechnen? Werden auch hier bis zu 4 Aufrufe pro Jahr erwartet?	13
Q)	Was ist nicht Teil der Förderung in KsNI?	13
1.1.	Wie werden batterieelektrische Nutzfahrzeuge mit einem Range Extender, der mit biogenen Kraftstoffen betrieben wird, eingeordnet? Werden solche Fahrzeuge gefördert?	13
1.2.	Ist ein Förderprogramm nur für Ladetechnik geplant, ohne dass ein Nutzfahrzeug angeschafft werden muss? Hintergrund sind bestehende Flotten, bei denen die Fahrzeuge aktuell noch an Steckdosen geladen werden oder sich eine Wallbox teilen.	14
1.3.	Warum ist Oberleitungsinfrastruktur nicht förderfähig?	14
1.4.	Ist geplant, im nächsten Förderaufruf auch intelligente Trailertechnologie zu fördern, nachdem diese Förderung im ENF-Programm in bereits 3 Monaten ausläuft? ~	14
1.5.	Gibt es auch ein Förderprogramm zum Aufbau von LNG-Tankstellen und zur Anschaffung von LNG-Trucks?.....	14
R)	Nutzfahrzeugdatenbank	14
1.1.	Wo finde ich die Fahrzeugliste?.....	14

FAQ aus dem Online-Seminar zum 1. Förderaufruf am 12.08.2021

Am 12.08.21 fand das Online-Seminar „Förderung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge“ unter der Beteiligung des BMVI, der NOW GmbH und dem BAG statt.

Während des Online-Seminars bestand die Möglichkeit per Chat Fragen zu stellen. Die Fragen, die innerhalb des Seminars nicht beantwortet werden konnten, wurden in den nachfolgenden FAQs aufbereitet. Inhaltsgleiche Fragestellungen wurden in einer Frage zusammengefasst.

Diese FAQs und weitere Informationen zum Förderprogramm KsNI sind auf der Internetseite des BAG, der zuständigen Bewilligungsbehörde ([KsNI - Bundesamt für Güterverkehr](#)) sowie der Internetseite der NOW-GmbH ([NOW-Online-Seminar: Förderung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge - NOW GmbH \(now-gmbh.de\)](#)) abgelegt. Die Vorträge zum Online-Seminar sowie die Aufzeichnung der Veranstaltung finden Sie ebenfalls unter der v. g. Internetseite der NOW GmbH.

A) Verfahren und Antragstellung/ Unterlagen

1.1. *Muss die Beantragung von Fördermitteln für Fahrzeuge über die ausgefüllten Formulare hinaus eine Projektskizze enthalten?*

Nein. Die ausgefüllten Formulare samt Anlagen reichen für die Antragstellung aus. Bitte beachten Sie, dass je nach Anlage zusätzliche Nachweise/Anlagen erforderlich sein können (z.B. Gutachten, Angebote usw.). Diese Informationen entnehmen Sie bitte den jeweiligen Anlagen sowie den Merkblättern.

1.2. *Was heißt vergleichbares Angebot als Diesel-Referenz? Müssen Marke, Modell, zul. GG, jegliche Ausstattungsvariante identisch sein? Welche Motorisierung soll gewählt werden?*

Das Referenzfahrzeug mit konventionellem Antrieb muss über vergleichbare Fahrzeugmerkmale sowie über eine vergleichbare Ausstattung wie das anzuschaffende Nutzfahrzeug mit alternativem Antrieb verfügen.

1.3. *Kann man, falls man einen positiven Förderbescheid erhalten hat, von diesem ohne Angabe von Gründen zurücktreten?*

Ja, Sie können Ihren Antrag zurückziehen. Bei Unsicherheiten hinsichtlich der Durchführbarkeit der beantragten Maßnahmen (z. B. aus zeitlichen oder organisatorischen Gründen), wird empfohlen mit der Bewilligungsbehörde Kontakt aufzunehmen, um zu prüfen, ob es ggf. eine andere Lösung als die Antragsrücknahme gibt.

Bitte beachten Sie im v. g. Zusammenhang, dass der Bewilligungszeitraum für die Fördergegenstände Nutzfahrzeuge (KsN) und Infrastruktur (KsI) gem. Nr. 8.3.2 der Richtlinie KsNI auf Antrag verlängert werden kann. Hierzu ist der Vordruck „Änderungsmitteilung“ mit den entsprechenden Angaben zu befüllen und über das eService-Portal hochzuladen.

Bitte stellen Sie einen Antrag nur, wenn eine gewisse Sicherheit über die Durchführung eines Vorhabens gegeben ist. Denn mit dem Erlass Ihres Zuwendungsbescheides werden die Haushaltsmittel für Ihren Antrag bzw. für die im Zuwendungsbescheid festgelegten Summe gebunden, sodass diese für eine/n andere/n Antragsteller/in nicht zur Verfügung stehen und dies möglicherweise zu einer Ablehnung seines/ihres Antrags führt. Bei Unsicherheit hinsichtlich der Durchführung oder des Umfangs des Projekts (Beantragung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und/ oder Infrastruktur) wird auf die Möglichkeit der Förderung einer Machbarkeitsstudie verwiesen.

1.4. *Ist eine Pauschalabrechnung der gleichen Förderhöhe für mehrere gleiche Fahrzeuge möglich?*

Die beantragten Nutzfahrzeuge sind in der hierfür vorgesehenen Tabelle im Antrag einzeln aufzuführen, da die einzelnen Angaben pro Fahrzeug benötigt werden. Es ist aber möglich, als Nachweis ein Sammelangebot einzureichen.

1.5. *Können Fahrzeuge auch über den gesamten Nutzungszeitraum finanziert werden oder müssen diese innerhalb der 12 Monatsfrist vollständig bezahlt sein?*

Fördervoraussetzung ist das Eingehen einer rechtsverbindlichen Verpflichtung (Kaufvertrag), welche einen Eigentumsübergang beinhaltet. Ein darlehnsfinanzierter Kauf ist ebenfalls förderfähig. Eine Förderung von Leasingraten und Mietkosten für die beantragten Nutzfahrzeuge ist ausgeschlossen.

1.6. *Frage zur Fahrzeugförderung: Wenn Sie erst ab dem 28.09.[nach Ablauf des 1. Förderaufrufs der am 27.07.2021 endet] die Fahrzeuganträge priorisieren, bis wann wird man ungefähr einen Zuwendungsbescheid erhalten?*

Eine konkrete Zeitangabe ist nicht möglich. Der Bescheiderlass hängt von der Anzahl und vom Zeitpunkt der eingegangenen Anträge ab. Das BAG ist selbstverständlich bemüht, das Verfahren zeitnah abzuwickeln.

1.7. *Was passiert, wenn der/die Antragsteller/in das Datum des geplanten Beginns gemäß ihrer/seiner Angaben im Antrag, nicht einhalten kann, insbesondere, weil noch keine Bewilligung (Zuwendungsbescheid) zugegangen und der geplante Beginn nicht möglich ist?*

Bei der Antragstellung sollte berücksichtigt werden, dass die Bescheidung der Anträge für Nutzfahrzeuge und Infrastruktur nach dem Priorisierungsverfahren erfolgt, d. h. eine Bescheidung erst nach Ende des Förderaufrufs, d.h. frühestens ab dem 28.09.21, möglich ist. Für die Bescheidung der Anträge für Machbarkeitsstudien gilt das Windhundprinzip: Die Bewilligung erfolgt nach dem Eingangsdatum der vollständigen und bescheidreifen Anträge, d. h. ist auch schon vor Ablauf des Förderaufrufs möglich. Das BAG ist bemüht, die eingehenden Anträge zügig zu bearbeiten. Sollte der Zeitpunkt des Maßnahmenbeginns nicht entsprechend der im Antrag getätigten Angaben eingehalten werden können, kann dieser auf Antrag mittels einer „Änderungsmitteilung“ verlängert werden.

B) **KMU**

1.1. *Welche Auswirkungen haben die KMU-Kriterien auf die Antragstellung?*

Die KMU-Angaben dienen nur statistischen Zwecken und haben keine Auswirkung auf die Förderung. Antragsberechtigt sind nicht nur KMU, sondern neben den Unternehmen des privaten Rechts, auch kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

C) **Zuwendungshöchstbetrag**

1.1. *Was bedeutet Zuwendungshöchstbetrag i.H.v. 15 Mio. EURO?*

Es besteht eine Grenze für den maximal auszahlbaren Zuwendungshöchstbetrag: Dieser beträgt für Fahrzeuge, Infrastruktur und für Machbarkeitsstudien gem. Nr. 5.6 der Richtlinie KsNI je Antragsteller/in und Kalenderjahr jeweils 15 Mio. Euro (Netto). D.h. der maximal auszahlbare Zuwendungshöchstbetrag gilt für jeden Fördergegenstand, je Antragsteller/in und

Kalenderjahr.

→ Diese und weitere Informationen sind auch auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu finden, z. B. in den dort hinterlegten FAQs sowie den Merkblättern.

D) Bewilligungszeitraum

- 1.1. *Was passiert, wenn die Anschaffung des geförderten Nutz- bzw. Sonderfahrzeugs oder die Umrüstung nicht innerhalb des Bewilligungszeitraumes oder der für die Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I (verkehrsrechtliche Zulassung + 2 Monate und spätestens 12 Monate nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides) möglich ist?*

Die Richtlinie KsNI zielt darauf ab, die Fördermittel zeitnah auszusahlen. Dementsprechend erfolgte die Festlegung der Fristen. Beim Eintritt von z. B. Leistungsstörungen, welche von dem/der Antragsteller/in nicht zu vertreten sind, kann der Bewilligungszeitraum und/ oder die Frist zur Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I auf Antrag verlängert werden. Hierzu ist der Vordruck „Änderungsmitteilung“ mit den entsprechenden Angaben zu befüllen, mit einer Begründung zu versehen und über das eService-Portal hochzuladen.

- 1.2. *Was passiert, wenn aufgrund des Ausschreibungsverfahrens (insbesondere bei zur Vergabe verpflichtete Antragsteller/innen) die Anschaffung des geförderten Nutz- bzw. Sonderfahrzeugs oder die Umrüstung nicht innerhalb des Bewilligungszeitraumes oder der für die Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I (verkehrsrechtliche Zulassung + 2 Monate und spätestens 12 Monate nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides) möglich ist?*

Es besteht die Möglichkeit, bereits vor der Antragstellung mit dem Ausschreibungsverfahren zu beginnen. Das Ausschreibungsverfahren stellt lediglich eine unverbindliche Aufforderung an die möglichen Bieter/innen dar, ein Angebot abzugeben. Es wird somit nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Die Zuschlagserteilung hingegen, als Annahme eines Angebots, darf erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheides erfolgen, weil sie eine rechtsverbindliche Verpflichtung darstellt. Das Vergaberecht sieht die Möglichkeit vor, den Vergabevertrag so zu gestalten, dass eine zeitigere Zuschlagserteilung gewährt werden kann, ohne dass dies als unzulässiger Maßnahmenbeginn bewertet wird. Die Inanspruchnahme einer rechtlichen Beratung hinsichtlich der Vertragsgestaltung erscheint zweckmäßig. Hier gilt es beachten, dass diese Ausgaben nicht förderfähig sind.

E) Vergabe

- 1.1. *Welche vergaberechtlichen Verpflichtungen ergeben sich für öffentliche Auftraggeber und welche für Privatunternehmen?*

Sofern die Zuwendungsempfänger/innen aufgrund der einschlägigen Vorschriften nicht ohnehin als öffentliche Auftraggeber/innen nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) die Vorschriften des Vergaberechts beachten müssen, wie zum Beispiel Gebietskörperschaften, kommunale Unternehmen, Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts gemäß § 99 GWB, sind Antragsteller/innen bei Projektförderungen dem Grundsatz nach verpflichtet, in dem mit der Zuwendung finanzierten Vorhaben die Vorschriften des Vergaberechts zu berücksichtigen.

Privatunternehmen (sog. gewerbliche Antragsteller) sind von der Anwendung der Nr. 3.1 ANBest-P freigestellt. Stattdessen werden sie verpflichtet, Aufträge nur an fachkundige und leistungsstarke Anbieter/innen nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen zu vergeben. Soweit möglich, sind dazu mindestens drei Angebote einzuholen. Über die Kriterien zur Erfüllung der Fachkunde und Leistungsstärke entscheidet der/die

gewerbliche Antragsteller/in. Hier wird empfohlen, auf zu hohe Eignungsanforderungen zu verzichten, da sich diese in besonderem Maße auf den Wettbewerb auswirken und zu einer möglichen Wettbewerbsverzerrung führen können. Es wird um Verständnis gebeten, dass das BAG als Bewilligungsbehörde im Zuge der Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes keine diesbezügliche Einzelauskünfte erteilt.

→ Die v. g. Hinweise zur Vergabe von Aufträgen im Wettbewerb sind ebenfalls im 1. Förderaufruf auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu finden.

F) Zweckbindungsfrist

1.1. *Wie wird die Einhaltung der Zweckbindungsfrist nachgewiesen und welche Konsequenzen ergeben sich, wenn diese nicht eingehalten wird?*

Die Zweckbindungsfrist für den Fördergegenstand KsN ist durch die jährliche Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen. Zum Nachweisen der Einhaltung der Zweckbindungsfrist für den Fördergegenstand KsI ist die Bescheinigung über die jährlichen technischen Dienste bzw. die jährlichen Wartungsarbeiten. Grundsätzlich ist bei Nichteinhaltung der Zweckbindungsfrist gem. Nr. 6 der Richtlinie eine anteilige Rückforderung vorgesehen, der Sachverhalt wird jedoch einer Einzelfallprüfung unterzogen.

G) Leasing

1.1. *Wie gestaltet sich die Antragstellung für Miet- und Leasinggeber/innen?*

Antragsberechtigt sind gem. Nr. 3.2 der Richtlinie KsNI Miet- und Leasinggeber/innen. Grundsätzlich muss aufgrund der Konnexität zwischen dem Fördergegenstand KsN und KsI der/die Miet- bzw. Leasinggeber/innen beide Anträge stellen. Ausnahme: Die Konnexität ist auch gegeben, wenn Miet- bzw. Leasingnehmer/innen, die eine Tank- oder Ladeinfrastruktur auf- oder ausbauen wollen, Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1 bis N3 mit klimaschonendem Antrieb von einem/r Miet- oder Leasinggeber/in mieten bzw. leasen, der/die die Nutzfahrzeuge im Rahmen des Förderprogramms KsNI angeschafft hat bzw. anschafft.

→ Diese und weitere Details sind dem „Merkblatt für Miet- und Leasinggeber/innen“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

H) Kumulierung

1.1. *Ist eine Kumulierung mit anderen Förderungen zulässig?*

Die nach dieser Richtlinie geförderten Nutzfahrzeuge unterliegen dem Kumulierungsverbot (gem. Nr. 5.7 der Richtlinie KsNI), d.h. sie dürfen nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden. Demzufolge ist auch eine Kumulierung mit dem Umweltbonus/ Innovationsprämie nicht möglich.

I) Fördergegenstände (Fahrzeuge)

1.1. *Welche Antragsvoraussetzungen gelten für den Fördergegenstand KsN?*

Grundsätzlich sind im Rahmen des Förderprogramms KsNI nur Nutz- und Sonderfahrzeuge förderfähig, die zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind und unter der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 fallen. Bitte beachten Sie, dass es z. B. für die Fahrzeugklassen M 2 und M 3 ein Förderprogramm gibt. Weitere Infos dazu finden Sie unter

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/103-scheuer-foerderung-saubere-busse.html>.

J) Umrüstung

1.1. *Warum wird die Umrüstung von Nutzfahrzeugen mit Diesel- auf Elektroantrieb nur für die EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 gefördert und nicht für die EG-Fahrzeugklasse N1?*

Die Fokussierung der Umrüstungsförderung auf die EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 im Rahmen des Förderprogramms KsNI ist durch die Marktentwicklung im Segment der leichten Nutzfahrzeuge begründet.

1.2. *Wird auch die Umrüstung auf Brennstoffzellen-Antrieb gefördert?*

Ja, die Umrüstung auf Brennstoffzellenantriebe wird gefördert, allerdings nur wenn die umgerüsteten Nutzfahrzeuge unter die EG-Fahrzeugklasse N2 und N3 fallen (entscheidend ist hierfür das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs nach der Umrüstung).

K) Infrastruktur

1.1. *Darf die Infrastruktur von weiteren Fahrzeugen genutzt werden?*

Die Richtlinie KsNI schränkt die Nutzung der geförderten Infrastruktur nicht ein. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Öffnung der Tank- und Ladeinfrastruktur für Dritte, je nach Nutzungskontext, die Anforderungen des Mess- und Eichrechts beziehungsweise der Ladesäulenverordnung zu erfüllen sind. Eine Zugänglichkeit für Dritte muss ggü. dem BAG bei der Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

→ Diese und weitere Details sind dem „Merkblatt Infrastruktur“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

1.2. *Kann es nur einen Antragssteller geben oder können auch zwei Unternehmen gemeinsam beantragen? Z.B. ein Logistiker und ein Hersteller von Konsumgütern, die auf einer gewissen Strecke mit einer e-Flotte operieren wollen.*

Das antragstellende Unternehmen muss auch das Unternehmen sein, welches die Zuwendung für die nachgewiesenen förderfähigen Ausgaben erhält und als Halter für die Nutzfahrzeuge eingetragen ist. Zudem hat das antragstellende Unternehmen im Rahmen der vierjährigen Zweckbindungsfrist das ununterbrochene Eigentum über das geförderte Nutzfahrzeug (Nr. 8.3.4 der Richtlinie KsNI) nachzuweisen.

1.3. *Können Antragsteller von KsN und KsI auch unterschiedlich sein bzw. auch ein Dritter den Antrag stellen? Beispiel: Logistikhalle gehört weder Leasinggeber noch Leasingnehmer. In diesem Falle gäbe es eine dritte Partei: der Eigentümer des Betriebsgeländes auf welchem die Infrastruktur errichtet werden soll.*

Grundsätzlich müssen im Rahmen der geforderten Konnexität zwischen Fahrzeug- und Infrastrukturbeschaffung die Antragstellenden für KsN und KsI deckungsgleich sein. Im Fall von Miete bzw. Leasing ist eine Abweichung von der Konnexität zulässig: Die Förderung für die Nutzfahrzeuge kann von dem/der Miet- bzw. Leasinggeber/in beantragt werden und der/die Miet- bzw. Leasingnehmer/in kann die Förderung für die Ladeinfrastruktur beantragen. Eine weitere Fallkonstellation, in der eine dritte Person beteiligt wird, lässt die Richtlinie KsNI nicht

zu. Demnach und aufgrund der vierjährigen Zweckbindungsfrist (Nr. 8.3.4 der Richtlinie KsNI) wird auf die Möglichkeit der Antragstellung durch den/die Leasingnehmer/in verwiesen.
→ Diese und weitere Details sind dem „Merkblatt für Miet- und Leasinggeber/innen“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

1.4. *Wie sieht es aus mit gemischten Infrastrukturen? Sprich eine Betankung auf dem Betriebshof auch für öffentliche Kunden. Ist in diesem Fall auch eine Förderung möglich?*

Falls die Tank- und Ladeinfrastruktur für Dritte geöffnet wird, muss sie je nach Nutzungskontext den Anforderungen des Mess- und Eichrechts beziehungsweise der Ladesäulenverordnung entsprechen.

1.5. *Wird auch die Anschaffung von Wallboxen für die Pkw der Mitarbeiter auf Betriebshöfen gefördert?*

Nein, es wird nur die Infrastruktur für LKW der EG-Fahrzeugklassen N1 bis N3 gefördert.
→ Diese und weitere Details sind dem „Merkblatt Infrastruktur“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

1.6. *Sollten wir beim Förderantrag für ein batterieelektrisches Fahrzeug inklusive Wallbox ein zusammenfassendes Angebot vom verkaufenden Händler für Fahrzeug + Wallbox einreichen oder zwei getrennte Angebote?*

Das Nutzfahrzeug ist über den Antrag KsN (Nutzfahrzeuge) zu beantragen. Für die Wallbox ist der Antragsvordruck KsI (Infrastruktur) zu nutzen. Es wird darauf hingewiesen, dass eine positive Bescheidung des Antrags KsI eine positive Bescheidung des Antrags KsN erfordert. Es wird die Vorlage von separaten Angeboten empfohlen.

1.7. *Kann die Ladeinfrastruktur nur für bereits über das Förderprogramm „KsNI“ beantragte bzw. bewilligte Nutzfahrzeuge beantragt werden?*

Ja, es muss eine Betriebsnotwendigkeit zwischen den beantragten bzw. bewilligten Nutzfahrzeugen und der beantragten Infrastruktur vorliegen. Eine ausschließliche Beschaffung von Infrastruktur ist über den 1. Förderaufruf nicht möglich. Der 1. Förderaufruf zielt auf die Anschaffung von betriebsnotwendiger Infrastruktur auf privaten Standorten, insbesondere auf Betriebshöfen, ab. Ist das Verhältnis der Anzahl der Ladepunkte im Vergleich zu der Anzahl der beantragten Nutzfahrzeuge als unverhältnismäßig zu bewerten, kann der Antrag KsI nicht bewilligt werden. Bestandsfahrzeuge können an den geförderten Ladepunkten geladen werden, aber eine Förderung von Ladepunkten ausschließlich für die Bestandsfahrzeuge ist gem. Nr. 4.1 der Richtlinie KsNI nicht vorgesehen.
→ Diese und weitere Details sind außerdem dem „1. Förderaufruf“ und „Merkblatt Infrastruktur“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

1.8. *Wie wird die Konnexität KsN-KsI gewahrt und wann kann der Antrag KsI gestellt werden?*

Grundsätzlich müssen im Rahmen der Konnexität der Antragsteller KsN und KsI deckungsgleich sein. Im Falle von Miete bzw. Leasing ist eine Abweichung von der Konnexität zulässig: die Förderung für die Nutzfahrzeuge kann von dem/der Miet- bzw. Leasinggeber/in beantragt werden und der/die Miet- bzw. Leasingnehmer/in kann die Förderung für die Ladeinfrastruktur beantragen. Grundsätzlich kann ein Antrag KsI unmittelbar nach dem Antrag KsN gestellt werden. Sobald der Antrag KsN hochgeladen wird, erhält der/die Antragsteller/in eine Eingangsbestätigung mit einer Antrags-ID, diese wird zum Nachweis der Konnexität im Antrag

Ksl angegeben.

→ Diese und weitere Details sind dem „Merkblatt für Miet- und Leasinggeber/innen“ auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu entnehmen.

L) Machbarkeitsstudien (MBS)

- 1.1. *Wie sieht es mit Vertraulichkeitsauflagen aus bei MBS? Wenn das BAG eine Kopie haben möchte, wer hat Einblick in die Studie, können Sie Vertraulichkeit zusichern bei Firmeninterna? Wo finde ich diese rechtsverbindliche Zusicherung im Förderaufruf?*

Ihre Daten werden ausschließlich zu den Zwecken verwendet, welche Ihnen in den Erklärungen zum Antrag erläutert werden und denen Sie zustimmen müssen. Die Datenschutzerklärung finden Sie im Förderantrag. Ihre Daten werden dabei vertraulich behandelt. Dies gilt auch für die Begleitforschung des Förderprogramms, die von der NOW GmbH verantwortet wird, und in deren Rahmen die eingegangene Machbarkeitsstudie ausgewertet wird. Ziel ist es, grundsätzliche Erkenntnisse aus den Studien in abstrahierter Form zu gewinnen, in Leitfäden zusammenzufassen und für Interessierte verfügbar zu machen. Die Daten aus der Machbarkeitsstudie werden nicht veröffentlicht und nur anonymisiert verwendet.

- 1.2. *Sind MBS zum Thema H2 Tankinfrastruktur förderfähig?*

Eine Machbarkeitsstudie zum Thema Tankinfrastruktur ist förderfähig. Da sich dieser Fördergegenstand jedoch derzeit weiterhin im Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission befindet und Änderungen der Fördersystematik für Wasserstofftankstellen nicht ausgeschlossen werden können, wird empfohlen, die Machbarkeitsstudie erst dann zu beantragen, sobald die Förderparameter seitens der Europäischen Kommission definiert und durch das BMVI bzw. die Bewilligungsbehörde veröffentlicht sind.

M) Auswahlkriterien (CO₂-Einsparquote und MAN)

- 1.1. *Welche Sanktionierung erfolgt bei Nichteinhaltung der CO₂-Ersparnis?*

Alle Angaben im Antrag sowie den Anlagen, die für die Bewilligung der Zuwendung maßgeblich sind, sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch (StGB). Subventionsbetrug ist strafbar. Zur Ermittlung der CO₂-Ersparnis werden die Angaben der Antragstellerin/des Antragstellers herangezogen, die dieser nach bestem Wissen (z. B. auf Grundlage bisheriger Erfahrungswerte und realistischer Prognosen) getätigt haben sollte. Sollten im Rahmen der Bearbeitung oder Erfolgskontrolle erhebliche Abweichungen auftreten, wird die Sanktionierung im Einzelfall geprüft.

- 1.2. *Kann man selbst vorab die Mindestambitionsniveaus (MAN) ermitteln und dann ggf. gar keinen Antrag stellen?*

Nein, die Berechnung des MAN erfolgt durch die Bewilligungsbehörde und ist erst nach Abschluss eines Förderaufrufs möglich.

- 1.3. *Können Sie bitte die Kriterien des Mindestambitionsniveaus (MAN) konkretisieren?*

Das MAN ist ein weiteres Auswahlkriterium neben der Antragspriorisierung entsprechend der CO₂-Einsparungsquote, demzufolge nur diejenigen Anträge bewilligt werden, die eine CO₂-Einsparungsquote je Fördereuro von mindestens 50 % des Durchschnittswertes aller Anträge erfüllen.

1.4. *Werden durch die CO₂-Priorisierung allg. BEV ggü. FCEV bevorzugt?*

Die Priorisierungssystematik berücksichtigt die technologische Entwicklung der jeweiligen Kombinationen aus Antriebstechnologie und Fahrzeugklasse und daraus resultierenden Differenzen in den Anschaffungskosten verschiedener Technologiealternativen. Einer Bevorteilung einzelner Kombinationen aus Antriebstechnologie und Fahrzeugklasse wird damit gezielt entgegengewirkt.

1.5. *Zur KsN Priorisierung: Abfallsammelfahrzeuge im innerstädtischen Einsatz haben im Vergleich zu gleich schweren Standard-Lkws einen um ein Vielfaches höheren Treibstoffverbrauch und einen um ein Vielfaches höheren CO₂-Ausstoß pro km. Für die Priorisierung werden aber nur die Jahresfahrleistung, die Antriebsart und das zul. Gesamtgewicht abgefragt. Wie wird diese Benachteiligung im Antragsverfahren ausgeglichen?*

Die Vielzahl förderfähiger Fahrzeuge und der betriebsnotwendigen Infrastruktur im Rahmen des Förderprogramms KsNI erfordert eine differenzierte und effiziente Fördersystematik, um einen handhabbaren Vergleich sehr unterschiedlicher Fahrzeuge zu ermöglichen. Ein solches wettbewerbliches Bescheidungsverfahren ist aufgrund der beihilferechtlichen Grundlage des Förderprogramms – den europäischen Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen – zwingend erforderlich.

Ob das derzeitige Priorisierungsverfahren die betrieblichen und technischen Spezifikationen einzelner Antriebstechnologien nicht in angemessenem Umfang berücksichtigt, wird das BMVI im Rahmen der Evaluierung des ersten Förderaufrufs anhand der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Datenlage detailliert prüfen und gegebenenfalls Anpassungen an der Fördersystematik für nachfolgende Förderaufrufe vornehmen. Grundsätzlich sind auch gesonderte Förderaufrufe für einzelne Nutzfahrzeugsegmente beziehungsweise -anwendungsbereiche denkbar.

1.6. *Gibt es Richtwerte/Erwartungen an eine „gute CO₂-Einsparungsquote“?*

Nein, es handelt sich um den ersten Aufruf aus dem Förderprogramm KsNI. Des Weiteren obliegt die Berechnung der CO₂-Einsparungsquote der Bewilligungsbehörde. Explizite Richtwerte und/oder Erwartungen werden durch die Bewilligungsbehörde nicht bekanntgegeben.

1.7. *Können Sie bitte die genaue Formel zur Berechnung der CO₂ Einsparungsquote mitteilen?*

Die Berechnung der CO₂-Einsparungsquote obliegt der Bewilligungsbehörde.

1.8. *Werden die Investitionsmehrausgaben für die Fahrzeuge vom BAG ermittelt?*

Im Antrag KsN (Nutzfahrzeuge), in der Tabelle unter Ziffer 4, erfolgt die Berechnung der Investitionsmehrausgaben anhand der von der/ von dem Antragsteller/in getätigten Angaben. Diese wird automatisch aus der Differenz der Angaben „Ausgaben für die Fahrzeuganschaffung“ und „Ausgaben für ein vergleichbares Fahrzeug mit konventionellem Antrieb“ berechnet. Eine Reduktion auf die Kappungsgrenzen (s. 1. Förderaufruf) erfolgt erst im Rahmen der Antragsbearbeitung.

→ Diese und weitere Hinweise zum Antrag KsN entnehmen Sie bitte der Ausfüllhilfe KsN im elektronischen Antragsportal des BAG (eService-Portal) unter Startseite - Antragsportal des BMVI (bund.de).

- 1.9. Übliche Diesel-Referenzangebote enthalten keine CO₂-Verbrauchsangaben, da bei Nutzfahrzeugen >N1 keine WLTP-Angaben verpflichtend sind. Das Referenzangebot der gängigen Marken enthält daher nicht die geforderte CO₂-Angabe, wie soll damit umgegangen werden?

Im Antrag ist eine derartige Angabe nicht erforderlich. Die CO₂-Einsparungsquote wird durch die Bewilligungsbehörde ermittelt.

→ Diese und weitere Information zur CO₂-Einsparungsquote sind ebenfalls im 1. Förderaufruf auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu finden.

- 1.10. Ist die Formel zur Errechnung der CO₂-Einsparung in den Antragsunterlagen hinterlegt? Damit man sieht, ob die 50% erreicht sind.

Nein, die CO₂-Einsparung wird im Rahmen der Antragsbearbeitung anhand der Angaben im Antrag sowie der mit der EU-Kommission abgestimmten Formel für die Berechnung der CO₂-Ersparnis ermittelt.

- 1.11. Wird die CO₂-Einsparquote einschl. LIS berechnet?

Bemessungsgrundlage für die CO₂-Einsparungsquote sind die beantragten Fahrzeuge.

- 1.12. Zur CO₂-Einsparungsquote: Heißt das, dass die preiswertesten E-Lkw zuerst gefördert werden?

Die CO₂-Einsparungsquote bedeutet, dass die alternativ angetriebenen Lkw mit der größten durch die Bewilligungsbehörde berechneten CO₂-Einsparung je Fördereuro mit der höchsten Priorität gefördert werden.

N) Kappungsgrenzen

- 1.1. Wie sind die Kappungsgrenzen zu verstehen? Beziehen sie sich auf die Investitionsmehrausgaben oder auf den maximalen Förderbetrag?

Die Kappungsgrenzen beziehen sich auf die Investitionsmehrausgaben.

Die Investitionsmehrausgaben werden, wenn sie die hierfür vorgesehene Kappungsgrenze überschreiten, auf den Betrag der Kappungsgrenze herabgesetzt. Hiervon werden 80 % (bei der Machbarkeitsstudie 50 %) gefördert.

Berechnungsbeispiel: Fahrzeugart:

- Nutzfahrzeug; EG-Fahrzeugklasse N3; zulässiges Gesamtgewicht in Höhe von 27 t;

Antriebsart: Brennstoffzelle.

- Investitionsmehrausgaben lt. Angaben im Antrag: 515.000,00 Euro (Netto)

Hier erfolgt eine Reduktion auf die Kappungsgrenze (max. förderfähige Investitionsmehrausgaben): 500.000,00 Euro (Netto)

Die Höhe der Zuschusses (Zuwendungssumme) berechnet sich wie folgt: 500.000,00 Euro (Netto) x 80 % = 400.000,00 Euro.

→ Diese und weitere Hinweise zu den Obergrenzen der maximal förderfähigen Investitionsmehrausgaben (Kappungsgrenzen) sind ebenfalls im 1. Förderaufruf auf der Internetseite des BAG (www.bag.bund.de) zu finden.

O) Nächste Aufrufe

1.1. *Kann man davon ausgehen, dass die Folgeaufrufe die gleichen Förderquoten haben?*

Die Förderquote für Fahrzeuge bestimmt sich nach Nr. 5.2 der Richtlinie KsNI sowie für Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nr. 5.4 der Richtlinie KsNI.

1.2. *Wann ist der zweite Förderaufruf geplant?*

Gemäß Nr. 8.1.3.2 der Richtlinie KsNI werden pro Kalenderjahr bis zu vier Förderaufrufe basierend auf der Richtlinie KsNI veröffentlicht. Die Förderaufrufe werden mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf der Internetseite der Bewilligungsbehörde in Form eines separaten Förderaufrufs bekanntgegeben. Das BMVI entscheidet in enger Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde und der NOW GmbH über Zeitraum und Umfang der jeweiligen Förderaufrufe basierend auf verschiedenen Einflussfaktoren.

P) Mittelverfügbarkeit

1.1. *Wie hoch ist das Budget für das Förderprogramm KsNI?*

Bis zum Jahr 2024 stellt das BMVI insgesamt circa 1,6 Milliarden Euro für die Förderung der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sowie circa 5 Milliarden Euro für den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur (Pkw und Lkw) bereit. Neben weiteren Maßnahmen des BMVI zur Förderung der Elektromobilität wird auch die neue Förderrichtlinie aus diesen Titeln gespeist.

1.2. *Ab wann ist mit dem Förderaufruf der Tankinfrastruktur zu rechnen? Werden auch hier bis zu 4 Aufrufe pro Jahr erwartet?*

Die Förderung der Wasserstofftankstelleninfrastruktur steht unter einem Notifizierungsvorbehalt der Europäischen Kommission. Vorbehaltlich der Genehmigung ist eine Aufnahme der Wasserstofftankstelleninfrastruktur in die Förderung für die nachfolgenden Förderaufrufe vorgesehen.

Q) Was ist nicht Teil der Förderung in KsNI?

1.1. *Wie werden batterieelektrische Nutzfahrzeuge mit einem Range Extender, der mit biogenen Kraftstoffen betrieben wird, eingeordnet? Werden solche Fahrzeuge gefördert?*

Im Rahmen der Richtlinie KsNI werden auch von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 3 EMOG gefördert, wenn es sich um die Beschaffung von Nutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse N3 handelt. Hierunter fallen auch entsprechende batterieelektrische Nutzfahrzeuge mit Range Extender, wenn sie den Anforderungen des EMOG genügen (vgl. § 3 Nummer EMOG).

Die Umrüstung auf einen Hybridantrieb ist im Rahmen der Förderrichtlinie nicht vorgesehen. Gefördert wird laut Nummer 1.1. der Richtlinie KsNI nur die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMOG.

- 1.2. *Ist ein Förderprogramm nur für Ladetechnik geplant, ohne dass ein Nutzfahrzeug angeschafft werden muss? Hintergrund sind bestehende Flotten, bei denen die Fahrzeuge aktuell noch an Steckdosen geladen werden oder sich eine Wallbox teilen.*

Im Rahmen dieser Förderrichtlinie ist es nicht möglich und auch nicht vorgesehen nur Infrastruktur zu beschaffen. Eine Förderung von Infrastruktur ist immer an die Beschaffung eines Nutzfahrzeugs im Rahmen des Förderprogramms gebunden. Dies schließt jedoch nicht aus, dass die geförderte Infrastruktur auch von bestehenden Fahrzeugen mitgenutzt werden kann. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur plant im Auftrag des BMVI für die zweite Jahreshälfte 2021 ein Förderprogramm für gewerbliche Ladeinfrastruktur. In diesem Rahmen können Wallboxen für leichte Nutzfahrzeuge beantragt werden.

- 1.3. *Warum ist Oberleitungsinfrastruktur nicht förderfähig?*

Das Förderprogramm KsNI bezieht sich im Bereich der Infrastrukturförderung auf betriebliche Tank- und Ladeinfrastruktur und stellt diesbezüglich insbesondere Anforderungen an die Konnexität zwischen der Beschaffung von Infrastruktur und der Beschaffung von Fahrzeugen. Eine Oberleitungsinfrastruktur ist in der Regel eine öffentliche Infrastruktur. Das BMVI adressiert die Erprobung und den Aufbau von Oberleitungsinfrastruktur für das dynamische Laden während der Fahrt von Batterie-, Brennstoffzellen- und Hybridfahrzeugen im Rahmen seines Gesamtkonzepts klimafreundliche Nutzfahrzeuge (siehe zum Beispiel: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/104-scheuer-innovationscluster-strassennutzverkehr.html>).

- 1.4. *Ist geplant, im nächsten Förderaufruf auch intelligente Trailertechnologie zu fördern, nachdem diese Förderung im ENF-Programm in bereits 3 Monaten ausläuft? –*

Die Förderung intelligenter Trailertechnologien ist gemäß dem durch die Europäische Kommission genehmigten Richtlinientext nicht Gegenstand der Förderrichtlinie KsNI.

- 1.5. *Gibt es auch ein Förderprogramm zum Aufbau von LNG-Tankstellen und zur Anschaffung von LNG-Trucks?*

Aktuell wird die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen (EG-Fahrzeugklasse N2 und N3) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) gefördert, wenn gleichzeitig ein altes konventionelles Bestandsfahrzeug verschrottet wird (vgl. https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/FlottenerneuerungENF/flottenerneuerungenf_node.html).

R) Nutzfahrzeugdatenbank

- 1.1. *Wo finde ich die Fahrzeugliste?*

Für das Förderprogramm KsNI gibt es keine Positivliste mit förderfähigen Nutzfahrzeugen. Eine im Aufbau befindliche Fahrzeugdatenbank mit Informationen zu verfügbaren und im Rahmen der Richtlinie KsNI förderfähigen leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit Batterie, Brennstoffzelle und Oberleitung findet sich hier: <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de/praxis/fahrzeugdatenbank/>.