

## Pressemitteilung

Öko-Institut

Kathy Kilz

15.04.2025

<http://idw-online.de/de/news850742>

Forschungs- / Wissenstransfer, Forschungsprojekte  
Energie, Umwelt / Ökologie, Verkehr / Transport  
überregional



## Klimaschutz im Straßengüterverkehr: Förderung zeigt deutliche Wirkung

**Die Evaluation des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Programms zur Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zeigt: Die Investitionen in alternative Antriebe und Ladeinfrastruktur haben einen deutlichen Beitrag zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Straßengüterverkehr geleistet. Gleichzeitig hat die Bundesförderung dazu geführt, dass von 2021 bis 2024 deutlich mehr emissionsarme Lkw zugelassen wurden.**

Für einen erfolgreichen Markthochlauf sind jedoch weiterhin eine gezielte Förderung schwerer Nutzfahrzeuge, ein beschleunigter Infrastrukturausbau, eine technologiespezifische Förderung sowie verlässliche Anreize – insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen – erforderlich. Durchgeführt haben die Evaluation des Förderprogramms nach der KsNI-Richtlinie das Öko-Institut, das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI und approxima Gesellschaft für Markt- und Sozialforschung Weimar mbH.

Treibhausgasminderung und Nachfrageanstieg messbar

Zwischen 2021 bis 2024 wurde die Anschaffung von mehr als 6.600 klimafreundlichen Lkw sowie der Bau von rund 2.500 Ladesäulen gefördert. Das bewilligte Fördervolumen beträgt rund 919 Millionen Euro. Über die angenommene Lebensdauer von 12 Jahren werden die geförderten Fahrzeuge rund 586.000 Tonnen klimaschädlicher Treibhausgase einsparen.

Gleichzeitig hat das Förderprogramm zu einem deutlichen Anstieg der Neuzulassungen klimafreundlicher Nutzfahrzeuge geführt. Wurden im Jahr 2020 noch weniger als 9.500 Fahrzeuge pro Jahr zugelassen, waren es 2023 bereits 23.637 Fahrzeuge. Besonders stark war der Förderimpuls bei den schweren Lkw mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, wo mehr als die Hälfte der Neuzulassungen KsNI-gefördert waren.

Modellvielfalt steigt, Förderhöhe insgesamt angemessen

Das Angebot an emissionsarmen und insbesondere batterieelektrischen Fahrzeugmodellen hat sich parallel zur Förderung erweitert. Dies ist jedoch in erster Linie auf die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte zurückzuführen, an denen die Hersteller ihr Modellangebot langfristig ausrichten.

Die Unternehmen, die die Förderung in Anspruch genommen haben, bewerten die Ausgestaltung des Programms grundsätzlich positiv. Teilweise bemängeln sie den hohen Antragsaufwand und die langen Bearbeitungszeiten.

Die Förderquote von 80 Prozent der Mehrkosten war insbesondere für schwere batterieelektrische Lkw ab 12 Tonnen Gesamtgewicht (Klasse N<sub>3</sub>) gut geeignet – sie reichte aus, um die Fahrzeuge gegenüber Diesel-Lkw wirtschaftlich konkurrenzfähig zu machen. Für kleinere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (Klasse N<sub>1</sub>) sowie für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen (Klasse N<sub>2</sub>) fiel die Förderung dagegen tendenziell zu hoch aus. Für

Brennstoffzellen-Lkw hingegen reichte eine Förderung von 80 Prozent nicht aus, um preislich mit Diesel-Lkw gleichzuziehen.

#### Gesamtbewertung und Empfehlungen für zukünftige Programme

Die Evaluation betont, dass das Förderprogramm während seiner Laufzeit einen Leuchtturmcharakter in Europa hatte und zu einer frühen Marktentwicklung von E-Lkw in Deutschland geführt hat. Allerdings hat die vorzeitige Beendigung des Förderprogramms – das nicht wie geplant bis 2026 lief, sondern bereits Ende 2024 auslief – den Markt nachhaltig verunsichert.

Für künftige Förderinstrumente zur Unterstützung des Markthochlaufs von Elektro- und Brennstoffzellen-Lkw sprechen sich die Gutachter\*innen für eine gezieltere Ausrichtung aus. So sollte sich die Förderung vor allem auf schwere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen konzentrieren. Zudem empfehlen sie, die Förderung von batterieelektrischen und brennstoffzellenbetriebenen Fahrzeugen künftig zu trennen, da beide Technologien unterschiedliche Reifegrade aufweisen. Ein weiterer Schwerpunkt sollte auf dem zügigen Ausbau der Infrastruktur liegen – etwa durch die Förderung von Netzanschlüssen und stationäre Stromspeicher.

Zugleich raten die Expert\*innen dazu, kleinere und mittlere Unternehmen stärker zu berücksichtigen, zum Beispiel durch Restwertgarantien zur Reduzierung finanzieller Risiken sowie durch eine vereinfachte Teilnahme an Förderprogrammen. Langfristig angelegte und nachhaltig finanzierte Anreize – wie eine Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw über das Jahr 2025 hinaus – könnten zusätzliche Planungssicherheit schaffen. Schließlich sollten neue Fördermaßnahmen eng mit bestehenden Regulierungen wie den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten und der CO<sub>2</sub>-Bepreisung abgestimmt werden, um ihre Wirkung gezielt zu ergänzen.

#### wissenschaftliche Ansprechpartner:

Florian Hacker  
Stellv. Leiter des Institutsbereichs  
Ressourcen & Mobilität  
Öko-Institut e.V., Büro Berlin  
Telefon: +49 30 405085-373  
E-Mail: f.hacker@oeko.de

Moritz Mottschall  
Senior Researcher im Institutsbereich  
Ressourcen & Mobilität  
Öko-Institut Consult GmbH, Büro Berlin  
Telefon: +49 30 405085-377  
E-Mail: m.mottschall@oeko.de

#### Originalpublikation:

<https://www.oeko.de/publikation/abschlussbericht-zur-evaluation-des-foerderprogramms-fuer-klimaschonende-nutzfahrzeuge-und-infrastruktur-nach-der-ksni-richtlinie/> Studie „Abschlussbericht zur Evaluation des Förderprogramms für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur nach der KsNI-Richtlinie“ von Öko-Institut und Fraunhofer ISI