



PRESSEMITTEILUNG

FREI ZUR VERÖFFENTLICHUNG

Bundesverband eMobilität (BEM) sieht Aufklärungsbedarf: Werden die Fördergelder für klimafreundliche Lkw gerecht vergeben?

Berlin, 16.03.2022. Anfang August letzten Jahres hat die EU die neue Förderrichtlinie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben genehmigt. Seitdem steht für batterie-, brennstoffzellen- und hybridelektrische Fahrzeuge, Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Machbarkeitsstudien ein „attraktives Förderprogramm“ bereit – so steht es jedenfalls auf der [Internetseite](#) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Doch bei den Unternehmen kommt nichts an. Mitgliedsunternehmen im Bundesverband eMobilität beklagen seit Wochen, dass es keine Informationen zum Förderstatus gibt. Trotz mehrfacher Nachfrage warten die Firmen, darunter mittelständische Fahrzeughersteller und Spediteure, auf grünes Licht vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

„Was ist da los?“, fragt deshalb BEM-Präsident Kurt Sigl in einer aktuellen Anfrage an den Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, im schweren Straßengüterverkehr ein Drittel der Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe zu erbringen. Bis 2030 müssen dafür mindestens 275.000 schwere Nutzfahrzeuge auf CO2-freien Antrieb umgestellt werden. Dieser Verkehr, der bislang nahezu ausschließlich per Diesel gefahren wird, benötigt alle Akteure, die am Markt verfügbar sind. „Warum blockiert Ihre Unterbehörde, das BAG, ausgerechnet die Pionier-Unternehmen, die mit den bereits erprobten Fahrzeugen in die Produktion wollen?“

Das Unverständnis auf Seiten der Wirtschaftsakteure ist groß. Seit Monaten haben Firmen neues Personal eingestellt und vorausschauend Material geordert. „Auch wenn die neuen eFahrzeuge zum Diesel-Lkw äußerst wettbewerbsfähig sind, braucht es das Fördergeld als Anschubfinanzierung für Produktlinien mit größerer Stückzahl“, erklärt Sigl den Sachverhalt, der im neue „Vision Mobility“-Fachmagazin näher geschildert wird. „Seit September warten manche Unternehmen nun bereits auf die Förderzusage und stehen vor der Entscheidung, Kurzarbeit anmelden zu müssen. Auch ist betrieblicher Schaden nicht mehr auszuschließen.“

Bleibt es bei der Unklarheit, hat der Vorgang noch weitere Konsequenzen: Schon heute müssen die Spediteure ihre Kapazitäten für 2023 sichern. Bekommen die Hersteller ihre elektrischen Lkw nicht auf die Straße, müssen die Kunden aktiv in Diesel investieren!

***Der Bundesverband eMobilität (BEM)** ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen, Wissenschaftlern und Anwendern aus dem Bereich der Elektromobilität, die sich dafür einsetzen, die Mobilität in Deutschland auf Basis Erneuerbarer Energien auf Elektromobilität umzustellen. Zu den Aufgaben des BEM gehört die aktive Vernetzung von Wirtschaftsakteuren für die Entwicklung nachhaltiger und intermodaler Mobilitätslösungen, die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der eMobilität und die Durchsetzung von mehr Chancengleichheit bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebskonzepte. Der Verband wurde 2009*



Bundesverband eMobilität
Neue Mobilität

gegründet. Er organisiert über 350 Mitgliedsunternehmen, die ein jährliches Umsatzvolumen von über 100 Milliarden Euro verzeichnen und über eine Million Mitarbeiter weltweit beschäftigen. In 19 Arbeitsgruppen arbeiten über 1.600 angemeldete Teilnehmer und Teilnehmerinnen zur kompletten Bandbreite der eMobilität.

Pressekontakt

Bundesverband eMobilität e.V. / Oranienplatz 5 / 10999 Berlin / Fon 030 8638 1874 /
www.bem-ev.de / presse@bem-ev.de / [Youtube](https://www.youtube.com) / [Facebook](https://www.facebook.com) / [LinkedIn](https://www.linkedin.com)