



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr
Sektion Industrie und Dienstleistungen

Ausschreibung Programmträgerschaft Branchenprogramm Ladeinfrastruktur für E-LKW

gestützt auf Art. 6 Klimaschutzgesetz KIG



Bild: [Daimler Trucks](#)

Ausschreibung Programmträgerschaft
Branchenprogramm
Ladeinfrastruktur für E-LKW

Datum: 14. Februar 2025

Ort: Bern

Autoren

Daniel Schaller, Fachspezialist Energieeffizienter Verkehr, daniel.schaller@bfe.admin.ch

Sarah Achermann, Fachspezialistin Industrie/Dienstleistungen, sarah.achermann@bfe.admin.ch

Christoph Schreyer, Leiter Sektion Energieeffizienter Verkehr, christoph.schreyer@bfe.admin.ch

Bundesamt für Energie BFE

CH-3003 Bern

www.bfe.admin.ch

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
Begriffsklärung.....	5
Externe Ressourcen	4
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 An wen richtet sich die Ausschreibung?	6
2 Branchenprogramm Ladeinfrastruktur für E-LKW	6
2.1 Problemstellung	6
2.2 Ziele und Grundsätze des Branchenprogramms	7
2.3 Welche Projekte werden durch das Branchenprogramm unterstützt?	8
2.4 Wer kann am Branchenprogramm teilnehmen und was sind die Bedingungen?.....	8
2.5 Fördermodell.....	9
2.6 Anrechenbare Projektkosten.....	11
2.7 Berichterstattung und Auszahlung.....	11
2.7.1 Berichterstattung der Projektträger (KMU)	11
2.7.2 Auszahlung	12
3 Programmträgerschaft	13
3.1 Organisation und Verantwortung	13
3.2 Anforderungen für die Umsetzung des Programms	14
3.3 Programmbudget und anrechenbare Programmkosten	14
3.4 Programmberichterstattung und Auszahlung	15
3.4.1 Berichterstattung Programmträgerschaft.....	15
3.4.2 Auszahlung	17
4 Einreichung und Evaluation der Programmgesuche	18
4.1 Gesucheinreichung	18
4.2 Verfahren	19
4.3 Evaluationskriterien.....	19
4.3.1 Formelle Kriterien.....	19
4.3.2 Materielle Kriterien	20
4.3.3 Bewertungskriterien	21

4.4	Fragen zum Ausschreibeverfahren.....	23
4.5	Entscheid	23
5	Termine	23

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BFE	Bundesamt für Energie
Bst.	Buchstabe
KIG	Klima- und Innovationsgesetz
KIV	Klimaschutz-Verordnung
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
THG	Treibhausgas

Externe Ressourcen

Klima- und Innovationsgesetz (KIG)	https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2023/655/de
Klimaschutz-Verordnung (KIV)	https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/772/de
Erläuterungen zur KIV	https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/90812.pdf
Richtlinie Netto-Null Fahrpläne	https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11967
Richtlinie Förderung neuartige Technologien und Prozesse	https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11968

Begriffsklärung

Geschäftsstelle ITINERO	Externe Geschäftsstelle, welche das BFE bei den Vollzugsaufgaben des Klimaschutz-Gesetzes unterstützt.
Branchenfahrplan	Netto-Null Fahrplan, der in einer homogenen Branche erarbeitet wird und im Gegensatz zu individuellen Fahrplänen die branchentypische THG-Bilanzierung und Massnahmenwirkung aufzeigt.
Branchenprogramm	Ein Branchenprogramm zielt darauf ab, bei einer bestimmten Anzahl von KMUs die gleiche Art von innovativen Massnahmen oder Prozessen zu unterstützen, welche mithilfe eines Branchenfahrplans identifiziert worden sind.
E-LKW	Elektro-Lastwagen.
Gesuchstellerin	Branchenverband (oder Organisation im Auftrag eines Branchenverbands), der/die sich im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung um die Ausrichtung eines Branchenprogramms (Programmträgerschaft) bewirbt.
Ladepunkt	Eine Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte zur Verfügung stellen. Die Anzahl der Ladepunkte gibt an, wie viele Elektrofahrzeuge gleichzeitig geladen werden können.
Ladeinfrastruktur	Komplettes System, welches das Laden ermöglicht und über einen einzigen Netzanschluss verbunden ist.
Projekt	Ein Projekt wird durch einen Projektträger ausgeführt, um eine im Branchenfahrplan definierte Massnahme umzusetzen. Es kann mehrere Teilprojekte umfassen, wie z.B. die Planung, die Installation eines Transformators und die Errichtung von Ladestationen.
Projektträger	KMU, das ein Projekt im Rahmen eines Branchenprogramms umsetzt.
Programmträgerschaft	Organisation (Branchenverband), die für die Umsetzung und Verwaltung des Programms verantwortlich ist. Der Branchenverband kann die Aufgaben der Programmträgerschaft ganz oder teilweise an eine andere Organisation delegieren.
Verbrenner-LKW	LKW, der mit fossilen Treibstoffen betrieben wird.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 18. Juni 2023 das Klima- und Innovationsgesetz (KIG) angenommen, welches das Netto-Null Ziel 2050 für die Schweiz definiert. Gemäss KIG müssen Unternehmen bis 2050 klimaneutral sein und die Emissionen im Sektor Verkehr bis 2040 um 57% vermindert werden. Zur Erreichung dieser Ziele sieht Art. 6 KIG eine Förderung für neuartige Technologien und Prozesse vor. Voraussetzung für eine solche Förderung ist die Ausarbeitung eines sogenannten Netto-Null Fahrplans nach Art. 5 KIG, welcher neuartige Technologien oder Prozesse zur Verminderung von Emissionen vorsieht und strategisch einbettet. Während Grossunternehmen die Möglichkeit haben, individuelle Unternehmensfahrpläne zu erstellen, können sich kleine und mittlere Unternehmen (KMU) einem sogenannten Branchenfahrplan anschliessen. Somit sparen sie sich den Aufwand der Erstellung eines individuellen Fahrplans. In Branchen mit Branchenfahrplan können Branchenverbände beim Bundesamt für Energie (BFE) Gesuche für Branchenprogramme einreichen. Branchenprogramme zielen darauf ab, bei einer bestimmten Anzahl von KMUs die gleiche Art von neuartigen Massnahmen oder Prozessen zu unterstützen, welche mithilfe eines Branchenfahrplans identifiziert worden sind. Gesuche für Branchenprogramme können per Direkteingabe oder auf Ausschreibung hin eingereicht werden. Ziel dieser Ausschreibung ist die Auswahl eines Programmträgers für ein Branchenprogramm im Strassengüterverkehrssektor.

Für die Ausschreibung gelten neben diesem Ausschreibungstext das Klima- und Innovationsgesetz (KIG), die Klimaschutz-Verordnung (KIV), die [Richtlinie «Netto-Null Fahrpläne» \(Richtlinie Art. 5\)](#) sowie die [«Richtlinie Förderung von neuartigen Technologien und Prozesse» \(Richtlinie Art. 6\)](#). Es gelten zudem die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (SuG) und des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

1.2 An wen richtet sich die Ausschreibung?

Diese **Ausschreibung richtet sich an Branchenverbände, die den Strassengüterverkehrssektor vertreten** und deren Mitglieder Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen (schwere Nutzfahrzeuge SNF) einsetzen. Die Programmeingabe erfolgt durch einen Branchenverband oder eine Programmträgerschaft, welche die Programmeinreichung und -umsetzung im Auftrag eines Branchenverbands vornimmt. Das Programm wird in Kapitel 2 beschrieben. Die Voraussetzungen an das Programm (wie zum Beispiel das Vorhandensein eines Netto-Null Branchenfahrplans) sind in Kapitel 3.2 dargelegt.

2 Branchenprogramm Ladeinfrastruktur für E-LKW

2.1 Problemstellung

Gemäss Treibhausgasinventar der Schweiz verursachte der Strassenverkehr im Jahr 2022 mehr als 13 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente (CO₂eq.), was einem Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen

der Schweiz entspricht. Davon entfallen 13% der Emissionen auf Lastwagen. Die vollständige Dekarbonisierung dieser Fahrzeugkategorie ist somit **besonders kritisch im Hinblick auf die Einhaltung des Netto-Null-Ziels im Jahr 2050**.

Nach und nach werden rein elektrische, emissionsfreie Fahrzeuge auch im Güter- und Schwerlastverkehr eingesetzt. Die Verbreitung dieser Technologie schreitet allerdings nur langsam voran, da parallel zur Beschaffung der E-LKWs auch die **nicht- oder halböffentliche Ladeinfrastruktur in den Depots und Logistikzentren** aufgebaut werden muss. Die Errichtung dieser Ladeinfrastruktur erfordert eine längere, komplexe Planung, möglicherweise eine Anpassung der Netzanschlüsse, Verlegung von Stromzuführungen sowie die Installation von zusätzlichen Transformatoren und Ladestationen. Da die Verbreitung von E-LKW-spezifischen Ladeinfrastrukturen heute noch sehr begrenzt ist und sich die technologische Entwicklung noch in vollem Gange befindet, sind die Herausforderungen und Umsetzungsrisiken noch beträchtlich, insbesondere im Hinblick auf die technische Auswahl der Ausrüstungen, ihre Zuverlässigkeit und Amortisationsdauer. Zudem fehlt heute eine flächendeckende öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-LKW, sodass eine Ladeinfrastruktur im eigenen Depot sowie in Logistikzentren die zentrale Voraussetzung für einen Umstieg auf E-LKW darstellt. Während E-LKWs eine etablierte Technologie darstellen, befindet sich die nicht- oder halböffentliche Ladeinfrastruktur in Entwicklungsphase 6 «Marktdiffusion»¹ und ist damit eine neuartige Technologie im Sinne von Art. 6 KIG. Ihre Errichtung in KMUs soll durch ein Branchenprogramm unterstützt werden.

2.2 Ziele und Grundsätze des Branchenprogramms

Mit der vorliegenden Ausschreibung soll ein Branchenprogramm lanciert werden, in dessen Rahmen eine Massnahme zur Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrssektors, namentlich die Errichtung von nicht- oder halböffentlicher AC- und/oder DC-Ladeinfrastruktur in KMUs des Strassengüterverkehrssektors (Transportunternehmen) und der Transportlogistik (z.B. Logistikzentren) unterstützt wird. Übergeordnet zielt das Branchenprogramm darauf ab, in KMUs den Ersatz von Verbrenner-LKWs durch batterieelektrische E-LKWs zu ermöglichen.

Angesichts der strategischen Grundsätze der langfristigen Klimastrategie der Schweiz², der kürzlich erfolgten Erweiterung der Roadmap Elektromobilität des BFE und ASTRA auf den Güterverkehr³, sowie der Umsetzungsbestimmungen zum Klima- und Innovationsgesetz (KIG), **gelten für die vorliegende wettbewerbliche Ausschreibung die folgenden Grundsätze:**

- **Die Emissionsminderung steht im Vordergrund.** Die finanzielle Förderung der nicht-/halböffentlichen Ladeinfrastruktur für E-LKWs muss im direkten Zusammenhang mit dem Ersatz von Verbrenner-LKWs durch 100% elektrische LKWs stehen.
- **Effizienz durch Elektrifizierung.** Die Unterstützung der Elektrifizierung des Schwerverkehrs trägt zu einer rationellen Energienutzung und dem Übergang zu erneuerbaren Energien bei.

¹ «Die Massnahme wurde bereits mehrmals umgesetzt und entsprechende Referenzanwender/-innen können befragt werden (z.B. zu Kosten und Wirkung). Es bestehen jedoch weiterhin erhebliche Umsetzungsrisiken, wie beispielsweise Kompatibilitätsprobleme bei der Integration mit bestehenden Systemen, Kosten- und Zeitplanüberschreitungen, Leistungsprobleme und fehlende Zuverlässigkeit, fehlende Kunden- und Marktakzeptanz, ungenügende Qualität der Produkte, fehlende Compliance und Sicherheit bei zertifizierten Prozessen oder fehlende Benutzererfahrung und Zufriedenheit» (Kapitel 2.2.2 Richtlinie zu Art. 6 KIG).

² [Langfristige Klimastrategie der Schweiz](#)

³ [Roadmap Elektromobilität 2025 \(roadmap-elektromobilitaet.ch\)](#)

- **Umsetzung von Projekten zur Dekarbonisierung der Gütertransportwirtschaft.** Das aus der Ausschreibung resultierende Branchenprogramm fördert eine neuartige Technologie, welche die KMUs des Strassengüterverkehrssektors bei der Erfüllung des nationalen Ziels «Netto-Null 2050» unterstützt.
- **Fossilfreie Energieträger nutzen.** Sofern die Projekte zu einem höheren Stromverbrauch führen, muss im Umfang des höheren Stromverbrauchs Strom aus nicht-fossilen Quellen verwendet werden.
- **Erfahrungsaustausch.** Der Erfahrungs- und Informationsaustausch aus dem Programm kommt der gesamten Branche zugute.

2.3 Welche Projekte werden durch das Branchenprogramm unterstützt?

Durch das Branchenprogramm werden KMU-Projekte zur Errichtung von nicht- oder halböffentlicher AC- und/oder DC-Ladeinfrastruktur in KMUs der Branche unterstützt. Die Unterstützung beschränkt sich auf Projekte, bei denen auf dem Betriebsgelände der teilnehmenden KMUs selbst genutzte sowie halb-öffentliche⁴ Ladeinfrastruktur installiert wird. Es werden nur Projekte unterstützt, die in der Schweiz umgesetzt werden.

Pro KMU können mehrere Projekte (z.B. für die Ausstattung mehrerer Standorte oder die Errichtung mehrerer Ladeeinrichtungen am selben Standort) unterstützt werden, solange sich diese inhaltlich unterscheiden. Beispiel: 2025 wurde ein Gesuch um die Unterstützung für eine neue Zuleitung und vier Ladepunkte eingereicht. 18 Monate später will das KMU die Ladeinfrastruktur ausbauen und deshalb reicht es ein zweites Projektgesuch für vier zusätzliche Ladepunkte ein. Obwohl die zusätzliche Ladepunkte auch die Zuleitung und Trafo vom ersten Projekt verwenden, können die Investitionskosten für diese Komponenten nicht nochmals im zweiten Gesuch geltend gemacht werden. Für die zweite Unterstützung können nur die Investitionskosten für die zusätzlichen Ladeeinrichtungen und damit verbundene Installationskosten berücksichtigt werden.

2.4 Wer kann am Branchenprogramm teilnehmen und was sind die Bedingungen?

Das Branchenprogramm richtet sich an KMUs des Strassengüterverkehrssektors (Transportunternehmen) und der Transportlogistik (Logistikzentren). Die teilnehmenden KMUs der Branche müssen folgende Kriterien erfüllen (siehe Art. 13 KIV):

- Eine Belegschaft von **weniger als 250 Mitarbeitenden**,
- einen **jährlichen Wärmeverbrauch von höchstens fünf Gigawattstunden** oder einen **jährlichen Elektrizitätsverbrauch von höchstens einer halben Gigawattstunde**⁵.

⁴ Unter halböffentlicher Ladeinfrastruktur sind Einrichtungen zu verstehen, die Dritten zur gemeinsamen Nutzung angeboten werden, wie z.B. Ladepunkte, die mit einer benachbarten Firma geteilt werden, oder im Falle von Logistikzentren, wo Lieferanten oder Kunden ihre E-LKWs während des Ent- und Beladens der Ware mit Strom versorgen.

⁵ z.B. aus Strom- und/oder Heiz-/Nebenkostenabrechnung zu entnehmen.

Weiter gelten folgende Bedingungen für die teilnehmenden KMUs welche in den Projektgesuchen darzulegen bzw. zu bestätigen sind:

- **Stromqualität:** Die geförderten Ladeinfrastrukturen müssen mit nicht-fossilem Strom betrieben werden. Dies muss auf Anfrage mit Herkunftsnachweisen belegt werden können.
- **Grundstück:** Falls der Projektträger nicht Grundeigentümer des gesamten betroffenen Areals ist, muss er die schriftliche Zustimmung von allen betroffenen Grundeigentümern zu den Bauarbeiten und zu den Förderbedingungen einreichen.
- **Kosten/Nutzen:** Die Vergabe der Unterstützungsbeiträge an die KMUs orientiert sich am angestrebten Kosten-/Nutzen-Verhältnis (CHF/Tonne CO₂), welches die Programmträgerschaft in ihrem Programmgesuch darlegt (siehe Kapitel 4.3.3). Zur Ermittlung der verminderten Emissionen müssen die KMUs in ihren Projektgesuchen die Anzahl Verbrenner-LKWs, die sie in Folge der Unterstützung durch E-LKWs ersetzen können, sowie die Anzahl km, die sie über die Lebensdauer des E-LKWs (acht Jahre) schätzungsweise zurücklegen werden, deklarieren.
- **Zweckgebundenheit:** Im Projektgesuch müssen die KMUs bestätigen, dass sie das Projekt ohne die Finanzhilfe nicht umsetzen könnten und dass die Gesamtfinanzierung und wirtschaftliche Tragbarkeit des Projekts gesichert ist. Projekte ohne diese Bestätigung können nicht unterstützt werden. Der Ersatz von Verbrenner-LKWs durch E-LKWs kann in der eigenen Flotte oder – z.B. im Fall von Logistikzentren – auch in der Flotte von externen Partnern⁶ erfolgen. Im letzteren Fall müssen die KMUs angeben, wie viele der LKWs, die das Logistikzentrum regelmässig anfahren, nicht elektrifiziert worden wären, wenn es dort keine Ladeinfrastruktur gäbe.
- **Keine Mehrfachförderung:** Die finanzierten Projekte dürfen nicht durch weitere Bundesförderungen unterstützt werden. Da die Errichtung der Ladeinfrastruktur und der Kauf von E-LKWs als verschiedene Massnahmen betrachtet werden, ist eine gleichzeitige Förderung der E-LKWs an sich durch ein Kompensationsprogramm (z.B. KliK) und eine Förderung der Ladeinfrastruktur im Rahmen vom Klimaschutzgesetz nicht ausgeschlossen.⁷ Weitere Subventionsbeiträge sowie allfällige Erlöse aus dem Handel von Emissionsrechten/Zertifikaten/Bescheinigungen der teilnehmenden KMUs müssen durch die Programmträgerin über die Projektgesuchformulare in Erfahrung gebracht und dem BFE für eine Prüfung der Kompatibilität und allfällige Kürzung der Unterstützung gemeldet werden.

2.5 Fördermodell

Die durch das Branchenprogramm unterstützen Aufwände für die Errichtung der Ladeinfrastruktur lassen sich grob in folgende Kostenkategorien einteilen.

- **Planung:** Machbarkeitsstudie gemäss SIA 103 Teilphase 21 (Ladekonzept, Dimensionierung Ladeinfrastruktur, Kabelführung, Platzierung Ladestationen, Anschluss an die Nieder- oder Mittelspannung, Kostenschätzung, Wirtschaftlichkeit).
- **Netzanschluss:** u.a. Netzanschlussbeitrag, ggfs. Mittelspannungsanlage, Trafogebäude und Transformatoren, Hauptverteilung, Batterie.

⁶ durch eine schriftliche Erklärung von Transportpartnern zu bestätigen.

⁷ Emissionsvorschriften für Fahrzeuge richten sich an die Importeure von Fahrzeugen. Da diese Ausschreibung auf die Ladeinfrastruktur abzielt besteht keine Schnittstelle zu Verpflichtungen für Importeure.

- **Zuleitung:** u.a. Tiefbauarbeiten, Zwischenverteilung, Kabelschutzrohre, Kommunikationsverkabelung.
- **Ladeeinrichtung:** u.a. Leistungseinheiten (Power Unit), Stecker/Satellit (Dispenser), Führungssystem der Ladekabel, Ladestation, Lastmanagement, Kommunikation.

Innerhalb der Kostenkategorien können die anrechenbaren Projektkosten gemäss Kapitel 2.6 geltend gemacht werden. Die Projektunterstützung wird pro Kostenkategorie berechnet (maximal 40% der anrechenbaren Kosten). Pro Kostenkategorie und Ladepunkt sind maximale Unterstützungsbeiträge in Abhängigkeit der mittleren Ladeleistung festgelegt (siehe Tabelle 1). Die mittlere Ladeleistung ergibt sich aus der maximalen kumulierten Ladeleistung der ganzen Ladeinfrastruktur dividiert durch die Anzahl Ladepunkte. Die Unterstützungsbeiträge sind kumulierbar, wobei in jedem Fall maximal 40% der effektiven, anrechenbaren Kosten pro Kostenkategorie sowie der Gesamtkosten übernommen werden (Kostendach).

Kosten der Kategorie «Planung» (Machbarkeitsstudien gemäss SIA 103 Teilphase 21) fallen nicht pro Ladepunkt, sondern pro Standort (wird durch seinen Netzanschluss definiert) an. Der maximale Förderbetrag bei Planungsleistungen ist in Tabelle 2 festgelegt.

Tabelle 1: Max. Unterstützungsbeiträge pro Ladepunkt für die Umsetzung, je Ladeleistung.

Mittlere Ladeleistung pro Ladepunkt	Maximaler Unterstützungsbeitrag pro Ladepunkt (max. 40% der effektiven, anrechenbaren Kosten)		
	Netzanschluss	Zuleitung	Ladeeinrichtung
<50 kW	CHF 5'000.-	CHF 2'000.-	CHF 1'000.-
50-150 kW	CHF 25'000.-	CHF 10'000.-	CHF 5'000.-
>150 kW	CHF 50'000.-	CHF 20'000.-	CHF 10'000.-

Tabelle 2: Maximaler Unterstützungsbeitrag pro Standort für Planungsleistungen
(max. 40% der effektiven Kosten)

Max. Unterstützungsbeitrag	Planung
pro Standort	CHF 10'000.-

Innovationsbonus:

Für KMUs, die **im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur besonders innovative Lösungen** umsetzen, wie z.B. ein System zur gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit Partnerunternehmen, ein optimiertes Lademanagement mit einer lokalen PV-Produktion und/oder eine auf E-LKW abgestimmte Tourenplanung, ein Einbezug von dynamischen Strompreisen in das Ladekonzept oder ein Einsatz von netzstabilisierenden Batteriespeichern, besteht **die Möglichkeit, dass der Förderhöchstsatz bis auf max. 50%** (statt 40%) **erhöht wird.**

Die Programmträgerschaft gewährt die Unterstützungsbeiträge sowie den Innovationsbonus auf der Grundlage einer vordefinierten Kriterienliste, die durch das BFE validiert wird. Da jedoch nicht jede Innovation vorhersehbar ist, kann der Innovationsgehalt eines Projektes vom BFE auf Antrag des Programmträgers auch ad hoc evaluiert werden.

2.6 Anrechenbare Projektkosten

Bei Projekten, die im Rahmen des Branchenprogramms unterstützt werden, gelten innerhalb der Kostenkategorien (siehe Kapitel 2.5) **die für die wirtschaftliche und zweckmässige Errichtung der Ladeinfrastruktur tatsächlich entstandenen sowie unmittelbar notwendigen und angemessenen Investitionskosten als anrechenbar** (Art. 14 KIV). Dazu zählen insbesondere die aktivierbaren Planungskosten, Investitionskosten der Bauteile, Installationskosten – wobei direkt mit dem Projekt verbundene Kosten für den Tiefbau berücksichtigt werden können – sowie die Kosten für die Inbetriebnahme.

Betriebs- und Kapitalkosten (u.a. Kapitalzinsen) der Projektträger (KMUs) können nicht geltend gemacht werden. Es werden keine jährlichen Betriebsbeiträge gewährt. Ebenfalls nicht förderfähig sind z.B. Kosten für Landmiete/-pacht oder den Erwerb von Grundeigentum.

2.7 Berichterstattung und Auszahlung

2.7.1 Berichterstattung der Projektträger (KMU)

Folgende Berichte der Projektträger z.H. der Programmträgerschaft sind vorzusehen (Tabelle 3).

Tabelle 3: Berichterstattung Projektträger (KMU) gegenüber dem Programmträger

Bericht	Frequenz und Publikation	Zweck der Berichterstattung	Inhalte
Zwischenbericht(e) Projekt (gemäss Richtlinie Art. 6 , Kapitel 3.5.2).	Nach Bedarf, nach vereinbarten Zwischenzielen. Wird nicht publiziert.	Projektcontrolling und Finanzplanung gegenüber der Programmträgerin; bildet die Grundlage für Zwischenzahlungen von Unterstützungsbeiträgen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektstatus und Zielerreichung ▪ Kostenaufstellung und Belege der Abrechnungen. ▪ Fotos der realisierten Infrastrukturen. ▪ Finanzstatus. ▪ Terminplanung.
Umsetzungsbericht Projekt (gemäss KIV Art. 17, Richtlinie Art. 6 , Kapitel 3.5.2)	Nach Inbetriebnahme (Projektabschluss). Wird nicht publiziert.	Projektcontrolling und Finanzplanung gegenüber der Programmträgerin, bildet die Grundlage für die Aus- oder Abschlusszahlung des Unterstützungsbeitrags.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzbericht zum umgesetzten Projekt, kurze Beschreibung der ausgeführten Arbeiten. ▪ Kostenaufstellung und Belege der Abrechnungen. ▪ Fotos der realisierten Infrastrukturen. ▪ Im Fall einer Förderung für eine Machbarkeitsstudie: Kopie der Machbarkeitsstudie (wird nicht publiziert). ▪ Anzahl Verbrenner-LKWs, die dank der Finanzhilfe durch E-LKWs ersetzt werden, und Anzahl Kilometer, die diese LKWs pro Jahr zurücklegen werden.

Ausschreibung Programmträgerschaft

Branchenprogramm

Ladeinfrastruktur für E-LKW

Die Berichte der Projektträger dienen der Programmträgerschaft zur Programmsteuerung, finanziellen Steuerung sowie der Berichterstattung zu den umgesetzten Projekten gegenüber dem BFE. Sie sollen kurz und konzis sein. Das BFE resp. die von ihm beauftragte Geschäftsstelle ITINERO kann die im Rahmen des vorliegenden Branchenprogramms unterstützten Projekte auch unabhängig der Berichte überprüfen oder durch Dritte überprüfen lassen. Möglich sind auch Audits vor Ort. Die Projektträger müssen in diesem Fall relevante Projektunterlagen auf Nachfrage der Geschäftsstelle oder des BFE in einem geeigneten digitalen Format bereitstellen können.

2.7.2 Auszahlung

Innerhalb des Branchenprogramms werden die Projekte nach dem «first come, first served»-Prinzip an die teilnehmenden KMUs vergeben. **Investitionsbeiträge werden durch die Programmträgerschaft dem Projektträger nach Umsetzung der Projekte ausbezahlt**, wobei bei besonders kostenintensiven Projekten Zwischenziele mit vorzeitigen Teilzahlungen bei deren Erreichung möglich sind.

Tabelle 4: Zahlungen Programmträgerschaft an Projektträger (KMU)

Kostenart	Kostenbereiche	Frequenz	Erforderliche Nachweise
Unterstützungsbeiträge für umgesetzte Projekte	Anrechenbare Kosten der Projektträger (siehe Kapitel 2.6) gem. Fördermodell (Kapitel 2.5).	<ul style="list-style-type: none">▪ Nach Genehmigung des Umsetzungsberichts.▪ Bei besonders kostenintensiven Projekten bei Genehmigung von Zwischenberichten (siehe Tabelle 3).	<ul style="list-style-type: none">▪ Umsetzungsbericht▪ Ggf. Zwischenbericht

3 Programmträgerschaft

3.1 Organisation und Verantwortung

Bei der Umsetzung von **Branchenprogrammen steht die Programmträgerschaft organisatorisch zwischen BFE und den KMUs** der Branche. Sie trägt die **Gesamtverantwortung**, u.a. für die Entwicklung, Bekanntmachung und Verwaltung des Programms, die Einhaltung der damit verbundenen Anforderungen und Verpflichtungen sowie für den Wissenstransfer.

Die Programmträgerschaft ist der **Single Point of Contact für die KMUs**. Sie kommuniziert das Branchenprogramm gegenüber den KMUs und übernimmt die formelle und inhaltliche Prüfung der Projektgesuche der KMUs auf Grundlage definierter Kriterien (werden mit dem BFE vereinbart) und die Begleitung der geförderten Projekte. Die Programmträgerschaft verwaltet die Finanzhilfen und zahlt sie gemäss den Vorgaben des Bundes und des genehmigten Branchenprogramms an die teilnehmenden KMUs aus. Dazu gehört u.a. die Kontrolle, dass die teilnehmenden KMUs die Anforderungen (siehe Kapitel 2.4) erfüllen und die beantragten Unterstützungsbeiträge gemäss Kapitel 2.5 und Kapitel 2.6 korrekt berechnet sind. Die Programmträgerschaft vergibt die Gelder nur an KMUs, die ein Projektgesuch bei der Programmträgerschaft einreichen (Gesuchformular wird vom BFE validiert). Die Programmträgerschaft darf für die Vergabe der Gelder keine Ausschreibungen durchführen. Die Projektgesuche der KMUs werden nach Datum der Einreichung nach dem «first come, first served»-Prinzip bearbeitet.

Gleichzeitig tritt die Programmträgerschaft als verantwortliche **Ansprechpartnerin gegenüber dem BFE** und der Geschäftsstelle ITINERO auf. Sie ist Empfängerin der Verfügung sowie der Finanzhilfe und berichtet dem BFE über die Entwicklung und Wirkung des Branchenprogramms (siehe Kapitel 3.4).

Das Zusammenspiel der beteiligten Akteure im Branchenprogramm ist in Abbildung 1 dargestellt. Im Programmgesuch ist ein Organigramm vorzuschlagen, das die Kommunikationswege und Prozesse zwischen BFE/Geschäftsstelle ITINERO, der Programmträgerschaft und den KMUs im Detail aufzeigt. Die entsprechenden Personen und ihre Funktionen sind ebenfalls aufzuführen.

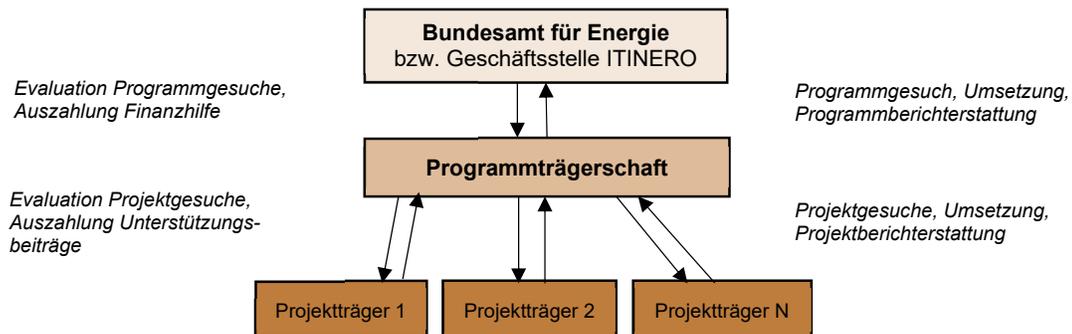


Abbildung 1: Zusammenspiel der Akteure des Branchenprogramms.

3.2 Anforderungen für die Umsetzung des Programms

Das Branchenprogramm ist in Kapitel 2 beschrieben. Für die Umsetzung gelten die folgenden Anforderungen:

- **Programmlaufzeit und Rahmen:** Für das Branchenprogramm stehen maximal CHF 20 Millionen zur Verfügung (siehe Kapitel 3.3). Die Projekteinreichungsphase ist auf maximal zwei Jahre beschränkt. Die tatsächliche Auszahlung der Unterstützungsbeiträge erfolgt bis spätestens 31. Dezember 2030.
- **Vorhandener Branchenfahrplan:** Das Programm dient zur Umsetzung eines Branchenfahrplans, welcher Teil des Fördergesuchs ist. Um sich für die vorliegende Ausschreibung zu qualifizieren, muss der Branchenverband bis spätestens 31. August 2025 über einen Branchenfahrplan verfügen, der nicht älter als fünf Jahre ist, den Anforderungen nach Art. 5 KIG und Art. 3-8 KIV⁸ entspricht und in dem die Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-LKWs ein wichtiger Bestandteil ist.
- **Schwellenwert:** Spätestens fünf Jahre nach Abschluss des ersten unterstützten Projekts des Branchenprogramms sind über alle beteiligten KMUs 5'000 Tonnen CO₂ pro Jahr einzusparen (siehe Anhang 2 KIV, Schwellenwert für Branchenprogramme in der Entwicklungsphase «Marktdiffusion»). Im Programmgesuch muss aufgezeigt werden, wie hoch das Potenzial in der Branche ist und es muss plausibel dargelegt werden, dass genug KMUs am Programm teilnehmen werden, so dass der Schwellenwert in Tonnen CO₂ pro Jahr spätestens nach fünf Jahren erreicht wird.
- **Kosten/Nutzen:** Die Unterstützung orientiert sich am angestrebten Kosten-/Nutzen-Verhältnis (CHF/Tonne CO₂), welches die Programmträgerschaft in ihrem Programmgesuch darlegt (siehe Kapitel 4.3.3).
- **Bekanntmachung:** Die Programmträgerschaft sorgt dafür, dass ein Konzept für die Bekanntmachung des Programms innerhalb der Branche vorliegt. Ziel ist es, möglichst viele KMUs für die Teilnahme und finanzielle Unterstützung zu interessieren.

3.3 Programmbudget und anrechenbare Programmkosten

Für die Umsetzung des Branchenprogramm ist ein **Gesamtbudget von maximal CHF 20 Millionen** vorgesehen.

Das Gesamtbudget deckt sowohl die Unterstützungsbeiträge für die KMU-Projekte (siehe Kapitel 2.3, Kapitel 2.5 und Kapitel 2.6), sowie die Aktivitäten der Programmträgerschaft (Programm-Management und flankierende Massnahmen).

Die Programmträgerschaft darf höchstens insgesamt 1 Million CHF für flankierende Massnahmen und das Programm-Management verwenden (Verwaltungskosten). Flankierende Massnahmen beinhalten u.a. Tätigkeiten wie Monitoring, Kommunikation, Weiterbildung, Schulung und Beratung. Das Programm-Management beinhaltet die allgemeine Verwaltung des Programms sowie die Verwaltung pro Dossier (KMU-Gesuch). Die geschätzten Kosten für die Verwaltung des Programms müssen im Programmgesuch transparent angegeben werden. Sie sollten insbesondere zwischen den Kosten für die

⁸ Siehe [Richtlinie Art. 5 KIG](#)

Aufstellung der Programmverwaltung, die Bekanntmachung des Programms, Berichterstattung usw. unterscheiden.

3.4 Programmberichterstattung und Auszahlung

3.4.1 Berichterstattung Programmträgerschaft

Nachfolgende Elemente sind zur Berichterstattung der Programmträgerschaft gegenüber dem Bund und für den Erfahrungsaustausch vorzusehen (Tabelle 5). Die für den Erfahrungsaustausch nutzbaren Elemente dienen der Verbreitung der Erfahrungen mit den geförderten Projekten innerhalb der Branche.

Tabelle 5: Berichterstattung Programmträgerschaft gegenüber dem Bund

Bericht	Frequenz und Publikation	Zweck der Berichterstattung	Inhalte
Programmumsetzungsberichte (gemäss KIV Art. 17, Richtlinie Art. 6 , Kapitel 3.5.2)	Gem. in der Verfügung vereinbarten Umsetzungs- und Zwischenzielen. Wird nicht publiziert	Programmcontrolling, Finanzplanung, Zahlungsplan; bildet die Grundlage für Aus-/Zwischenzahlung der Finanzhilfe. Die Auszahlung der Finanzhilfe an die Programmträgerschaft erfolgt etappenweise (siehe Tabelle 6). Hierfür werden in der Verfügung (Zwischen-)Ziele vereinbart, bei deren Erreichen die Programmträgerschaft jeweils einen Programmumsetzungsbericht einzureichen hat.	<ul style="list-style-type: none">▪ Aktivitäten und Aufwand des Programmträgers.▪ Stand des Branchenprogramms, teilnehmende KMU und Umsetzung der Projekte in den KMU; Anzahl eingereicherter, laufender und abgeschlossener Projekte, Zielerreichung.▪ Erklärung zu allf. Abweichungen, vorgesehene Korrekturmassnahmen.▪ Finanzstatus: ausbezahlte, reservierte bzw. geplante Mittel, und zukünftige Zahlungsplanung.▪ Übersicht der Anzahl Verbrenner-LKWs, die dank der Finanzhilfe durch E-LKWs ersetzt werden und Anzahl der Kilometer, die diese LKWs pro Jahr zurücklegen werden.▪ Erreichung des Schwellenwerts: Erste Abschätzung der CO₂-Reduktion basierend auf der Anzahl Verbrenner-LKWs, die dank der Finanzhilfe durch E-LKWs ersetzt wurden.

Bericht	Frequenz und Publikation	Zweck der Berichterstattung	Inhalte
<p>Evaluationsbericht (gemäss KIV Art. 19 und Ziff. 4, Anhang 2 KIV)</p>	<p>Fünf Jahre nach Umsetzung des 1. Projekts innerhalb des Programms. Wird in Teilen kommuniziert, z.B. in Form von Beratung für die Branche.</p>	<p>Informationen zur mittelfristigen Wirkung der geförderten Projekte und des Programms, Abschätzung Wirksamkeit der eingesetzten Mittel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivitäten und Aufwand des Programmträgers. ▪ Stand des Branchenprogramms, teilnehmende KMU und Umsetzung der Projekte in den KMU; Anzahl eingereichter, laufender und abgeschlossener Projekte, Zielerreichung. ▪ Erklärung zu allf. Abweichungen. ▪ Finanzstatus: ausbezahlte, reserviert, ggfs. geplante Mittel. ▪ Endabrechnung ▪ Übersicht der Anzahl Verbrenner-LKWs, die dank der Finanzhilfe durch E-LKWs ersetzt werden und Anzahl der Kilometer, die diese LKWs pro Jahr zurücklegen werden. ▪ Erreichung des Schwellenwerts: Abschätzung der erzielten CO₂-Reduktion basierend auf der Anzahl Verbrenner-LKWs, die dank der Finanzhilfe durch E-LKWs ersetzt wurden. ▪ Praxisorientierte Beratung für die Branche, auf der Grundlage der Erfahrungen mit den geförderten Projekten und die daraus gewonnenen Best Practices.

Sämtliche Berichte sind an die Geschäftsstelle zu richten. Sie sollen möglichst knapp und konzis sein. Die Programmträgerschaft ist gegenüber dem BFE zur Offenlegung sämtlicher Angaben, die für die Beurteilung der Umsetzung des Branchenprogramms wichtig sind, verpflichtet. Das BFE kann das geförderte Branchenprogramm überprüfen oder durch Dritte überprüfen lassen. Damit diese Überprüfung reibungslos ablaufen kann, ist die Programmträgerschaft verpflichtet, insbesondere die Daten der geförderten KMU sowie Rechnungen, die diese KMU für die Umsetzung der geförderten Massnahmen als Grundlage für die Auszahlung der Förderung einreichen, in geeigneter digitaler Form bereitzustellen.

Die im Evaluationsbericht darzulegende **Wirkung des Branchenprogramms wird an der Menge vermiedener Tonnen CO₂ durch den Ersatz von Verbrenner-LKWs gemessen**. Die Abschätzung der Programmwirkung stützt sich auf den in den Projektgesuchen ausgewiesenen, durch die Errichtung der Ladeinfrastruktur erwarteten Ersatz von Verbraucher-LKW durch E-LKW und deren jährlicher Fahrleistung (durch Projektträger zu deklarieren) sowie den Durchschnittsverbrauch in Liter Diesel/100 km und den Emissionsfaktor von Diesel.

Ermittlung der durch elektrische Modelle ersetzten Verbrenner-LKWs: In der Regel zählt eine unterschriebene Erklärung des Transportunternehmens. In bestimmten Fällen, z.B. bei einem Logistikzentrum, das selbst nicht über Fahrzeuge verfügt, kann dies durch eine schriftliche Erklärung von

Transportpartnern erfolgen, die die Ladestationen des Zentrums nutzen und bestätigen, dass ohne diese Ladestationen die Rotationen immer noch mit Verbrenner-LKWs durchgeführt wären.

3.4.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Finanzhilfe des BFE an die Programmträgerschaft erfolgt etappenweise (Tabelle 6). Eine erste Auszahlung erfolgt zeitlich so, dass das Programm seine Arbeit aufnehmen kann. Die erste Zahlung erfolgt frühestens ab 1. Januar 2026. Als Voraussetzung für die weiteren Teilzahlungen werden basierend auf dem Gesuch Zwischenziele verfügt. Eine Schlussabrechnung muss nach Abschluss des Programms eingereicht werden (KIV Art. 18). Werden finanzielle Mittel im jeweils vereinbarten Zeitraum für das Branchenprogramm nicht genutzt (z.B. bis zum nächsten Zwischenziel), kann das BFE diese zurückfordern oder die Teilzahlung für den nachfolgenden Zeitraum entsprechend kürzen. An die Programmträgerschaft ausbezahlte Mittel, die mit Abschluss des Branchenprogramms nicht genutzt worden sind, sind an das BFE zurückzuüberweisen.

Innerhalb des Branchenprogramms werden die Mittel nach dem «first come, first served»-Prinzip an die teilnehmenden KMUs ausbezahlt (siehe Kapitel 2.7). Das beabsichtigte Vergabeverfahren ist im Gesuch durch die Programmträgerschaft darzulegen.

Tabelle 6: Zahlungen BFE an Programmträgerschaft

Kostenart	Kostenbereiche	Frequenz	Erforderliche Nachweise
Aufwand Programmträgerschaft	Verwaltungskosten inkl. flankierende Massnahmen und Programm-Management, siehe anrechenbare Programmkosten in Kapitel 3.3).	gem. Zahlungsplan und nach Genehmigung von Programmumsetzungsberichten (siehe Tabelle 5).	▪ Programmumsetzungsberichte inkl. Nachweise.
Finanzhilfe für umgesetzte KMU-Projekte innerhalb des Programms	Finanzhilfe zur Deckung der anrechenbaren Projektkosten der Projektträger (KMU) (siehe Kapitel 2.6)	gem. Zahlungsplan und nach Genehmigung der Programmumsetzungsberichte.	▪ Programmumsetzungsberichte inkl. Nachweise.
Schlusszahlung	Saldo aus der Endabrechnung. Umfasst die ausbezahlten Unterstützungsbeiträge, das Programm-Management und die Flankierenden Massnahmen.	Nach Genehmigung des Evaluationsberichts.	▪ Evaluationsbericht inkl. Nachweise und Endabrechnung.

4 Einreichung und Evaluation der Programmgesuche

4.1 Gesucheinreichung

Gesuche sind beim BFE einzureichen. Stichtag ist der 13. Juni 2025 (siehe Kapitel 5). Das Programmgesuch muss mit der vorliegenden Ausschreibung übereinstimmen (siehe Kapitel 2 und 3) und wird anhand der in Kapitel 4.3 beschriebenen Kriterien bewertet. Das BFE stellt auf seiner Webseite ein relevantes Gesuchformular zur Verfügung. Es wird empfohlen, das vollständige Gesuch inkl. Anhänge mit der [elektronische Übermittlung von Geschäften und Dokumenten](#) an das BFE zu senden. Eine zertifizierte elektronische Plattform (PrivaSphere) ermöglicht die sichere Kommunikation zwischen den Gesuchstellenden und dem BFE.

Das Gesuch muss u.a. die folgenden Angaben enthalten (siehe Gesuchformular):

- a. Programmkonzept und -organisation (inkl. Organigramm, Beschreibung der Kommunikationswege und Prozesse zwischen BFE bzw. Geschäftsstelle ITINERO, Programmträgerschaft und KMUs, Beschreibung der Projektvergabeverfahren, Programmverwaltung und -bekanntmachung (flankierende Massnahmen und Programm-Management), Umsetzungsplan, sowie Vorstellung der Gesuchstellerin und ggf. externer Umsetzungspartner, Aufführung der beteiligten Personen und ihre Funktionen);
- b. Darlegung des Potenzials in der Branche (Schätzung der Anzahl teilnehmenden KMUs, Projekte und ersetzte Verbrenner-LKWs).
- c. Umfang der angestrebten, jährlichen Verminderung der Treibhausgasemissionen über alle beteiligten KMUs durch den Ersatz von Verbrenner-LKWs spätestens fünf Jahre nach Umsetzung des ersten unterstützten Projekts;
- d. Höhe der beantragten Finanzhilfe;
- e. Verhältnis zwischen der beantragten Finanzhilfe in CHF zur angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂;
- f. Programmbudget inkl. flankierende Massnahmen und Programm-Management;
- g. Finanzierungs- und Zahlungsplan KMU;
- h. Zwischenziele und Zahlungsplan Programmträgerschaft;
- i. allfällige andere Förderungen;
- j. Namen und Kontaktangaben der zuständigen Personen.

Mit dem Gesuch ist der Branchenfahrplan gem. Art. 5 KIG und Art. 3-8 KIV oder eine unterschriebene Absichtserklärungen externer Umsetzungspartner für einen Branchenfahrplan einzureichen. Der Fahrplan kann bis zum 31. August 2025 nachgeliefert werden.

Mit dem Gesuch sind unterschriebene Absichtserklärungen aller externen Umsetzungspartner einzureichen.

4.2 Verfahren

In Abbildung 2 sind die Schritte dargestellt, die zur Auswahl des Programmträgers des «Branchenprogramms Ladeinfrastruktur für E-LKW» führen werden (einstufiges Verfahren).

Es handelt sich um eine wettbewerbliche Ausschreibung. Die Programmträgerschaft wird auf der Grundlage der Punktzahl ausgewählt, welche die beim BFE eingereichten Gesuche erhalten.

Das Gesuch kann in deutscher, französischer oder italienischer Sprache eingereicht werden und muss rechtsgültig unterzeichnet sein. Das BFE kann zusätzliche Informationen verlangen, soweit dies für die Beurteilung des Gesuchs notwendig ist.

4.3 Evaluationskriterien

Das Programmgesuch wird nach den untenstehenden Kriterien evaluiert. Für die Evaluation werden insbesondere die Anforderungen von Art. 13 KIV und dessen Anhang 2 berücksichtigt.

4.3.1 Formelle Kriterien

Die formellen Kriterien (Tabelle 7) dienen zur Prüfung, ob das Gesuch alle für den Bewertungsprozess erforderlichen Informationen und Dokumente enthält. Die Evaluation basiert in diesem Fall auf den Bewertungen «erfüllt» oder «nicht erfüllt». Bei fehlenden Angaben werden Gesuche an die Gesuchstellenden zurückgesandt mit der Möglichkeit, diese innerhalb einer angemessenen Frist zu vervollständigen. Werden die fehlenden Angaben nicht fristgerecht nachgereicht, kann auf das Gesuch nicht eingetreten werden. Um weiter evaluiert zu werden, muss ein Gesuch alle formalen Kriterien erfüllen⁹.

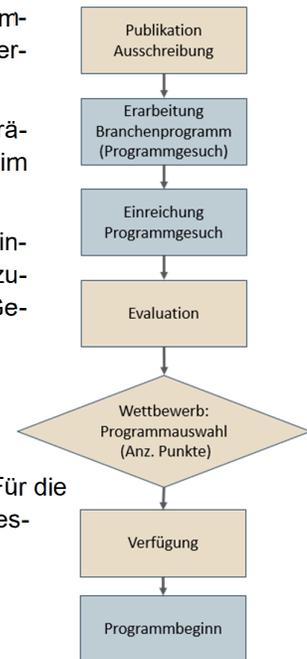


Abbildung 2: Vergabeverfahren Branchenprogramm LIS E-LKW

⁹ Ausnahme bildet das Kriterium F1, welches ggf. erst bei der Nachreichung des Branchenfahrplans bis spätestens 31. August 2025 abschliessend evaluiert wird.

Tabelle 7: Formelle Kriterien

	Kriterium	Erfüllt
F1	Die eingereichten Unterlagen (wie z.B. Netto-Null-Fahrplan, etc.) sind vollständig (siehe auch Auflistung im Gesuchformular).	Ja/Nein
F2	Die benötigten Angaben und Informationen (z.B. Kosten, Berechnungen auf der Grundlage anerkannter Informationsquellen) sind vollständig und nachvollziehbar.	Ja/Nein
F3	Die geltenden Fristen und zeitlichen Vorgaben wurden eingehalten (siehe auch Kapitel 5).	Ja/Nein
F4	Allfällige externe Umsetzungspartner (z.B. mandatiertes externes Büro für die Leitung der Programmträgerschaft), die an dem Projekt beteiligt sind, sind klar identifiziert, überzeugend und haben ihre Zustimmung schriftlich gegeben (unterschiedene Absichtserklärungen).	Ja/Nein

4.3.2 Materielle Kriterien

Materielle Kriterien (Tabelle 8) definieren die Anforderungen an die Eigenschaften des Programms. Die Evaluation basiert in diesem Fall auf den Bewertungen «erfüllt» oder «nicht erfüllt». Auch hier kann das BFE bei Bedarf eine Vervollständigung einfordern. Wird diese Forderung nach Gewährung einer Nachfrist nicht erfüllt, wird das Gesuch abgelehnt. Um weiter evaluiert zu werden, muss das beschriebene Programm sämtliche materielle Kriterien erfüllen¹⁰.

Tabelle 8: Materielle Kriterien

	Kriterium	Erfüllt
M1	Die Anforderungen an das Programm, die Projekte und die teilnehmenden KMUs (siehe Kapitel 2 und Kapitel 3) sind erfüllt.	Ja/Nein
M2	Das Branchenprogramm stützt sich auf einen passenden Branchenfahrplan. Die Anforderungen in Bezug auf den Netto-Null Fahrplan sind erfüllt.	Ja/Nein
M3	Die organisatorische Fähigkeit der Trägerschaft, das Programm zu verwalten, wird überzeugend dargelegt.	Ja/Nein
M4	Das CO ₂ -Reduktionspotential des Programms ist sinnvoll ermittelt und erläutert.	Ja/Nein
M5	Das Programm leistet einen angemessenen Beitrag an die Erreichung der Ziele der Energie- und Klimapolitik des Bundes.	Ja/Nein

M1: Das Branchenprogramm kann die Finanzhilfe erhalten, wenn es die Anforderungen an das Programm, die Projekte und die teilnehmenden KMUs erfüllt, welche die vorliegende Ausschreibung vor-

¹⁰ Ausnahme bildet das Kriterium M2, welches ggf. erst bei der Nachreichung des Branchenfahrplans bis spätestens 31. August 2025 abschliessend evaluiert wird.

sieht (u.a. Anforderungskriterien für teilnehmende KMUs, Zweckgebundenheit der Förderung, Ausschluss von Mehrfachförderung durch den Bund, Erreichung des Schwellenwerts, Programmlaufzeit und Rahmen, Kostendach für Verwaltungskosten).

M2: Zum Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs muss bei der Gesuchstellerin ein Netto-Null-Branchenfahrplan nach Art. 5 KIG und Art. 3-8 KIV vorhanden sein bzw. eine unterschriebene Absichtserklärung vorliegen, dass dieser bis spätestens 31. August 2025 erstellt ist.

M3: Das Programm ist u.a. durch ein Organigramm, die Kommunikationswege und die Schlüsselprozesse beschrieben. Die Schnittstellen zwischen dem BFE bzw. der Geschäftsstelle ITINERO, der Programmträgerschaft und den KMUs sind berücksichtigt. Die Projektvergabeverfahren sowie das Programmmanagement und -bekanntmachung (flankierende Massnahmen und Programm-Management) sind beschrieben und sinnvoll.

M4: Die Gesuchstellerin zeigt, wie hoch das Potenzial an CO₂-Verminderung in der Branche ist und legt plausibel dar, dass genug KMUs am Programm teilnehmen, so dass der angegebene Schwellenwert spätestens nach fünf Jahren erreicht wird (gemäss KIV Anhang 2: mindestens 5'000 Tonnen CO₂).

M5: Das Programm unterstützt die Erreichung der Ziele des Klimaschutzgesetzes (Art. 3 KIG).

4.3.3 Bewertungskriterien

Gesuche, welche alle formellen und materiellen Kriterien erfüllen, werden qualitativ bewertet. Die Beurteilung der Qualität der Gesuche erfolgt gemäss den nachfolgenden Bewertungskriterien (Tabelle 9), welche mit einer Note von 1 bis 5 bewertet werden. Die Noten der einzelnen Kriterien werden mit dem ausgewiesenen Gewichtungsfaktor multipliziert und zu einer Punktzahl summiert. Für eine Förderung müssen von den maximal möglichen 45 Punkten mind. 28 erreicht werden. In einzelnen Bewertungskriterien ist eine Mindestnote zwingend.

Die Gesuche werden anhand ihrer Punktzahl rangiert. Erreichen mehrere Gesuche die gleiche Punktzahl, wird das Programm mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis (Kriterium B2) ausgewählt.

Tabelle 9: Bewertungskriterien

	Bewertungsskala	1	2	3	4	5	Gewichtung
B1	Mitigationspotenzial [1'000 t CO ₂ /a] (Jährliches Vermeidungspotenzial spätestens fünf Jahre nach Umsetzung des ersten Projektes).	5	<15	<25	<35	≥35	3
B2	Kosten-Nutzen Verhältnis [CHF/t CO ₂] Minimum Note 2 ist zwingend	≥225	<225	<175	<125	<75	2
B3	Branchenkenntnisse der Gesuchstellerin Minimum Note 3 ist zwingend	sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	2
B4	Erfolgswahrscheinlichkeit Minimum Note 3 ist zwingend	sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	2

B1: Bezeichnet die geschätzten jährlichen Treibhausgasemissionen-Verminderung in Tonnen CO₂, fünf Jahre nach der Umsetzung des ersten Projekts. Berechnung der CO₂-Verminderungen: Siehe Kapitel 3.4. Die Programmwirkung muss auf plausiblen und belegten Annahmen beruhen.

B2: Das Kosten-Nutzen Verhältnis bezeichnet das Verhältnis zwischen der beantragten Finanzhilfe (in CHF) und der kumulierten Gesamtmenge der angestrebten Treibhausgasemissionen-Verminderung in CHF/ Tonne CO₂. Für diese Berechnung können die vermiedenen Emissionen über eine Amortisierungsdauer von acht Jahren für jeden Verbrenner-LKW, der durch einen E-LKW ersetzt wird, berücksichtigt werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss mit der Erreichung des Schwellenwerts kohärent sein. Ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis orientiert sich an den geläufigen Marktpreisen für eine Tonne CO₂.

B3: Die Gesuchstellerin ist in der Strassentransportbranche in der Schweiz gut etabliert und vernetzt. Sie deckt sowohl kleine und mittlere Transportunternehmen wie auch Logistikzentren ab.

B4: Die Ziele in Bezug auf Emissionsvermeidung sind überzeugend und die Gesuchstellerin bringt eine Organisation, die ihre Fähigkeit zur erfolgreichen Abwicklung des Programms demonstriert. Die Verwaltung und Bekanntmachung des Programms werden überzeugend beschrieben, von der Aufbauphase bis zum Evaluationsbericht. Die beteiligten Personen und möglichen externen Unternehmen werden genannt und kurz vorgestellt. Die vorgeschlagenen Profile sind geeignet. Alle drei Sprachregionen können abgedeckt werden.

4.4 Fragen zum Ausschreibeverfahren

Zur Klärung bestimmter Kriterien, die für die Teilnahme am Förderprogramm erfüllt sein müssen, kann sich die gesuchstellende Person vor der Gesuchseinreichung an itinerero@bfe.admin.ch wenden. Das BFE nimmt jedoch in keinem Fall eine Vorbewertung des Projekts vor und garantiert nicht, dass eine Förderung gewährt wird. Fragen und Antworten von allgemeinem Interesse werden auf der Website ([Förderung neuartige Technologien und Prozesse](#)) aufgeschaltet.

4.5 Entscheid

Es handelt sich um eine wettbewerbliche Ausschreibung für die Programmträgerschaft eines Branchenprogramms. Erfüllen zwei oder mehr Gesuche die Förderbedingungen (formelle und materielle Kriterien), wird das Programmgesuch mit der höheren Punktzahl bevorzugt (siehe Kapitel 4.3). Erreichen mehrere Gesuche die gleiche Punktzahl, wird das Programm mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bewertungskriterium B2) ausgewählt.

In der Verfügung mit dem Zuschlagsentscheid werden u.a. die finanziellen Konditionen, die Form des Realisierungsnachweises, Zwischenziele, mögliche Auflagen sowie die Zahlungsbedingungen geregelt.

Spätere Anpassungen können gegebenenfalls in Nachträgen zur Verfügung festgehalten werden (z.B. Meilensteine, Monitoringkonzept, Kommunikation, Berichterstattung).

Die Umsetzung des Branchenprogramms, d.h. die Zusage finanzieller Unterstützung an KMUs und die Umsetzung der Projekte, kann frühestens nach Vorliegen des positiven Förderentscheids des BFE erfolgen. Das BFE kann den Zeitpunkt des Umsetzungsbeginns auch in der Verfügung festlegen.

5 Termine

Der Zeitplan für den Ablauf des Verfahrens sieht wie folgt aus. Änderungen am Zeitplan aufgrund einer hohen Anzahl Gesuche bleiben vorbehalten.

Tabelle 10: Termine

Datum	Schritt
Mitte Februar	Veröffentlichung der Ausschreibung
13.06.2025	Frist Einreichung Gesuch Branchenprogramm
11.07.2025	E-Mail-Kommunikation Förderentscheid unter Vorbehalt Prüfung nachgereichter Fahrpläne.
31.08.2025	Frist Nachreichung des Branchenfahrplans
September 2025	Verfügung
01.01.2026	Datum der ersten möglichen Auszahlung