

Beim Hoflader macht es «KliK»

Die Stiftung «KliK» unterstützt im Rahmen des CO₂-Gesetzes die Klimaschutzaktivitäten in der Schweiz mit verschiedenen Förderprogrammen. «Landtechnik Schweiz» sprach mit Laura Schiff unter anderem über das Programm, mit dem elektrisch betriebene Hoflader gefördert werden.

Roman Engeler

Landtechnik Schweiz: Was bedeutet «KliK» und was steckt genau dahinter?

Laura Schiff: Die Abkürzung «KliK» steht für die Stiftung «Klimaschutz und CO₂-Kompensation». Die Stiftung wurde 2012 im Rahmen des CO₂-Gesetzes gegründet, und zwar von der damaligen Erdölvereinigung, heute Avenergy, mit dem Auftrag, den im CO₂-Gesetz festgelegten Kompensationsmechanismus umzusetzen. Für das Jahr 2024 sind dies 23%; das heisst, 23% der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor müssen durch die Treibstoffimporteure kompensiert werden.

Welche Ziele verfolgen Sie genau?

Wie erwähnt, wir sind für die Umsetzung des Kompensationsmechanismus zuständig und leisten damit einen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele, indem wir Projekte oder Massnahmen zur Einsparung von CO₂ finanzieren, im Inland und im Ausland.

Und wie ist KliK firmiert?

KliK ist eine private Stiftung. Da unsere Basis das CO₂-Gesetz ist, arbeiten wir direkt mit dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) zusammen. Das Bafu und das Bundesamt für Energie betreiben gemeinsam die Geschäftsstelle Kompensation, mit der wir sehr eng im Austausch sind. Die Geschäftsstelle segnet alle unserer Programme ab, die wir durchführen.

Beschäftigen Sie sich nur mit dem CO₂ oder auch mit anderen klimaschädlichen Emissionen?

Der Schwerpunkt liegt schon auf dem CO₂, aber vom Grundsatz her betrachten wir alle Treibhausgase. So gibt es zum Beispiel in der Landwirtschaft auch Programme zur Einsparung von Lachgas-Emissionen aus Stickstoffdüngung sowie zur Reduktion der Methanemissionen aus Biogasanlagen.



Für Laura Schiff von der Stiftung «KliK» macht die Anschaffung eines elektrisch betriebenen Hofladers auf lange Sicht betrachtet und mit Einbezug von nicht monetären Faktoren durchaus Sinn. Bilder: Roman Engeler

Sie haben erwähnt, dass KliK auch im Ausland tätig ist. Wie genau?

Das Pariser Klimaschutzabkommen von 2022 macht es möglich, Kompensationsmassnahmen auch im Ausland durchzuführen. Das heisst, seit 2022 sind wir auch im Ausland tätig, da sich die Kompensationsmöglichkeiten im Inland langsam erschöpfen. Wir führen in Ländern Projekte durch, mit denen die Schweiz ein bilaterales Klimaabkommen hat. Aktuell sind dies 13 Länder.

In welchen Bereichen ist KliK mit Förderprogrammen aktiv?

Es sind insgesamt vier Bereiche: Verkehr, Gebäude, Unternehmen und Landwirtschaft. Im Bereich Verkehr fördern wir unter anderem Biotreibstoffe und Elektrobusse. Bei den Unternehmen haben wir beispielsweise die Programme für klimafreundliche Kälte und Lachgas-/Methan-Reduktion. Bei den Gebäuden sind es Programme für Wärmeverbünde oder für

das Heizen mit erneuerbaren Energien. In der Landwirtschaft haben wir neben der Reduktion von Lachgas-Emissionen Programme zur Förderung von Biogas-Anlagen oder elektrisch betriebenen Hofladern etabliert.

Bevor wir im Detail zur Landwirtschaft kommen: Von wo stammen die Fördermittel?

Unsere Förderprogramme werden durch den Kompensationsaufschlag gemäss CO₂-Gesetz finanziert. Das sind aktuell maximal fünf Rappen pro Liter Treibstoff.

Welche konkreten Programme unterhalten Sie im Segment der Landwirtschaft?

Aktuell sind es Biogasanlagen und elektrisch betriebene Hoflader. Weiter unterhalten wir ein Förderprogramm für spezielle Düngerformen, die bei der Stickstoffumsetzung im Boden weniger Lachgas emittieren und letztlich das Pro-

gramm für das umweltfreundliche Beheizen von Gewächshäusern.

Vor knapp zwei Jahren haben Sie das Förderprogramm für elektrisch betriebene Hoflader gestartet. Wieso gerade die Hoflader?

Der Anstoss kam aus der Baubranche. Die Auswirkungen aufs Klima und eine möglichst emissionsfreie Baustelle sind dort zunehmend ein Thema. Wir haben dazu eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, bei welchen Maschinen das grösste Potenzial vorhanden ist. Resultat dieser Studie war, dass das grösste Potenzial bei den Baggern, Ladern und Dumpfern liegt. Und so sind dann auch die landwirtschaftlich genutzten Hoflader in unser Programm gekommen.

Wie sehen diese Fördermassnahmen für die elektrisch betriebenen Hoflader konkret aus?

Wir subventionieren den Kauf sowohl von neuen Maschinen als auch von Occasionen. Die Höhe des Förderbeitrags ist bei KLIK immer abhängig von der Menge an CO₂, die eingespart wird. Aktuell sind es CHF 200 pro Tonne CO₂. Das ist generell einer der höchsten Sätze, die wir im Inland tatsächlich zahlen.

Wie hoch sind die Beiträge sonst?

Bei anderen Programmen im Inland bewegen wir uns zwischen CHF 100 bis 150. Der hohe Beitrag für die Hoflader kommt von daher, weil halt die Investitionskosten für solche Geräte sehr hoch sind.

Mit einer Tonne CO₂ kann man auf die Schnelle vielleicht nicht viel anfangen. Wie errechnet sich diese Einsparung?

Das stimmt. Wir haben auf unserer Webseite klik.ch einen Beitragsrechner, mit dem man diese Einsparungen aufgrund von Faktoren wie Betriebsgewicht, jährliche Betriebsstunden und Motorleistung berechnen kann. Das sind jene drei Faktoren, die bestimmen, wie viel im Vergleich zu einem Dieselmotor eingespart wird, und daraus errechnet sich letztlich der Förderbeitrag. Dieser Beitrag wird dann auf fünf Jahre hochgerechnet und als Vorfinanzierung beim Kauf ausbezahlt. Auf Basis der gemachten Angaben muss der Teilnehmer am Programm jährlich den Zählerstand rapportieren.

Es gibt also eine Nachkontrolle?

Ja, aber die ist nun gar nicht aufwändig. Einmal pro Jahr verlangen wir ein Foto des Zählerstandes als Nachweis für die Betriebsstunden.

Eigentlich fördert KLIK ja die Einsparung von CO₂. Was ist nun aber, wenn man eine zuvor händisch ausgeführte Arbeit mit einem E-Hoflader macht?

Man muss, um bei diesem E-Hoflader-Programm mitmachen zu können, nicht primär ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ersetzen. Wir unterstützen generell den Kauf solcher Maschinen.

Wann muss man einen Antrag auf Förderung stellen, vor oder nach dem Kauf eines E-Hofladers?

Zur Person

Laura Schiff hat Politikwissenschaft sowie Volkswirtschaft studiert und war vor ihrem Engagement bei der Stiftung KLIK unter anderem als Beraterin beim deutschen Verkehrsministerium in Berlin tätig. Bei KLIK ist Laura Schiff seit rund eineinhalb Jahren im Inlandsteam verantwortlich für die Programme Baufahrzeuge und Hoflader sowie für klimafreundliche Kälte und Wasserstoff-Mobilität.

Der Antrag muss bei uns vor einer Bestellung eintreffen. Nach eingehender Prüfung schicken wir den Teilnahmevertrag, in dem festgehalten wird, dass wir eben diese CHF 200 pro Tonne eingespartes CO₂ zahlen und sich der Teilnehmer dazu verpflichtet, jährlich die Zählerstände einzureichen. Bei Inbetriebnahme müssen dann einige wenige Nachweise – unter anderem ein Foto des Anfangszählerstands – eingereicht werden und wir fragen auch die Seriennummer des Fahrzeugs ab, um sicherzustellen, dass es keine Doppelförderung gibt.

Den Förderbeitrag, quasi für fünf Jahre Einsatz des E-Hofladers, bekommt man auf einmal?

Ja, diesen Investitionsbeitrag, also diese Vorfinanzierung, bekommt man bei der Inbetriebnahme (aktuell bei Inbetriebnahme bis Ende 2024). Zusätzlich zahlen wir einen Betriebsbeitrag, nachdem der Investitionsbeitrag abgegolten ist.

Was passiert, wenn der Zählerstand nicht rapportiert wird?

Einen solchen Fall hatten wir bisher noch nicht. Grundsätzlich können wir Beträge zurückfordern, wenn die Teilnahmebedingungen nicht (mehr) erfüllt werden. Es gibt auch eine Klausel in den Teilnahmebedingungen, wenn die einst angegebenen jährlichen Betriebsstunden um mehr als 20% abweichen. Wir haben dann das Recht, einen Teil der ausbezahlten Gelder zurückzufordern. Man tut sich keinen Gefallen, falsche Angaben zu machen.

E-Hoflader sind im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren viel teurer. Lohnt sich aus Ihrer Sicht, einmal rein betriebswirtschaftlich betrachtet, eine solche Anschaffung?

Die Mehrkosten für einen E-Hoflader im Vergleich zu einem konventionellen Gerät kann ich nicht in Abrede stellen. Diese



«Unsere Förderprogramme werden durch den Kompensationsaufschlag auf den Treibstoff gemäss CO₂-Gesetz finanziert», hält Laura Schiff im Interview mit «Landtechnik Schweiz» fest.



«Mit unserem Beitragsrechner auf klik.ch kann man schnell und unkompliziert den Förderbeitrag für einen E-Hoflader ermitteln», betont Laura Schiff.

sind bekanntlich erheblich. Wenn man rein die Anschaffungskosten anschaut, lohnt sich eine solche Investition eher nicht. Wir haben jedoch im Rahmen dieser Programmentwicklung die gesamte Nutzungsdauer eines E-Hofladers untersucht und dann sieht die Situation schon etwas anders aus. So sind die Betriebs- und Wartungskosten erheblich niedriger. Wenn man den Strom über eine eigene Photovoltaik-Anlage bezieht, kommen nochmals tiefere Betriebskosten hinzu. Und mit Einrechnung des Förderbeitrags wird die Differenz schon kleiner – aber nicht null.

Es gibt aus Ihrer Sicht sicher noch andere Faktoren, die für einen E-Hoflader sprechen?

Ja, die gibt es. Ich möchte in diesem Zusammenhang einmal die Reduktion von Lärm und von Abgasen erwähnen. Die

Belüftung ist gerade in Ställen oder Gewächshäusern oft nicht so gut.

Bei wie vielen Teilnehmern hat es schon «KliK» gemacht respektive wie viele Betriebe haben bei diesem E-Hoflader-Programm schon mitgemacht?

Das Programm schliesst ja die Baubranche und die Landwirtschaft ein. Und es läuft wie erwähnt seit 2022. Aktuell haben wir 180 Maschinen in unser Förderprogramm aufnehmen können, davon rund ein Drittel in der Landwirtschaft. 80 Fahrzeuge sind bislang in Betrieb genommen worden.

Welche Beträge konnten Sie bereits für dieses Förderprogramm ausschütten?

Für diese 80 Fahrzeuge wurden bisher rund CHF 200 000 ausbezahlt.

Wie müssen Sie dem Bafu über die verwendeten Förderbeiträge rapportieren?

Wir rapportieren, welche Projekte wir gefördert haben und dass die Projekte alle Kriterien erfüllt haben. Weiter melden wir die eingesparte Menge an CO₂. Diese Informationen werden durch eine externe Prüfstelle überprüft, was letztlich dann die Basis für die Ausstellung von sogenannten Bescheinigungen für die erzielten Emissionsreduktionen durch das Bafu ist. Dem Stiftungsrat gegenüber rapportieren wir, welche Programme mit dem Kompensationsaufschlag unterstützt und welche Einsparungen damit erzielt wurden.

Ist es denkbar, dass Sie dieses E-Hoflader-Programm auch auf andere elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Landwirtschaft ausdehnen?

Wir sind grundsätzlich immer in Kontakt mit den relevanten Akteuren, um zu schauen, wo es noch Bereiche gibt, in denen wir aktiv werden können. Aktuell ist es bei den Traktoren so, dass es noch kaum oder nur wenige Modelle gibt und das Einsparpotenzial derzeit als sehr klein eingeschätzt wird. Auch die Einachser wurden untersucht. Da gibt es eine Machbarkeitsstudie von AgroCleanTech mit dem Resultat (Stand 2022), dass auch hier das Einsparpotenzial noch gering ist. Wir überprüfen das aber regelmässig und es ist durchaus denkbar, dass wir dieses «E-Programm» auch auf weitere Maschinen ausdehnen, wenn sich die Marktsituation ändert. Letztlich hängt es auch davon ab, wie hoch der Kompensationsaufschlag pro Liter Treibstoff ist und welche finanziellen Mittel wir für unsere Programme zur Verfügung haben. ■

Ihre Gebietsverkaufsleiter:

Andreas Rutsch, Mob. 079 606 00 05, Email: a.rutsch@lemken.com

Vanessa Peterhans, Mob. 079 824 32 80, Email: v.peterhans@lemken.com



Rubin 10 U



Programm Hacktechnik



Zirkon 8/12 Saphir 9/10

LEMKEN THE AGROVISION COMPANY