



**Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur**

**Förderrichtlinie**

**für**

**Maßnahmen der Marktaktivierung**

**im Rahmen des**

**Nationalen Innovationsprogramms  
Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie**

**Phase 2**

**(Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)**

**als Teil des**

**Regierungsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016-2026**

**– von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten**

## **Präambel**

Das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) wird seit 2007 als ressortübergreifendes Programm gemeinsam mit der Industrie und der Wissenschaft umgesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit 500 Mio. Euro im Zeitraum von 2007 bis 2016 maßgeblich hierzu beigetragen. Die Zielstellung des NIP war bisher die Marktvorbereitung entsprechender Technologien. Das langfristig auf zehn Jahre angelegte Programm konnte somit dazu beitragen, dass auf der Basis stabiler Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten in Deutschland eine Industriebranche entstanden ist, die international wettbewerbsfähig ist. Insbesondere mit den Mitteln des BMVI konnte in den vergangenen Jahren die Lücke zwischen grundlegender Forschung und Entwicklung einerseits und dem Markt andererseits geschlossen werden. Mit der sich in den Anfängen befindenden Markteinführung von Brennstoffzellenprodukten sowie dem Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur für den Verkehr gilt es nun, das NIP neu auszurichten. Ziel ist dabei, die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts wettbewerbsfähig im Verkehrssektor und im Energiemarkt zu etablieren. Dies lässt sich nur mit einer weiterhin gemeinsamen Anstrengung aller Akteure erreichen. Im Fokus dieser Förderrichtlinie liegt folglich die anwendungsbezogene Marktaktivierung. Diese ist ebenso notwendig wie die Kontinuität bei Forschung und Entwicklung zur weiteren Kostenreduktion. Die Bundesregierung hat unter der Federführung des BMVI ein ressortübergreifendes Regierungsprogramm zur Fortsetzung des NIP bis zum Jahr 2026 erstellt, in dem die Förderaktivitäten der Bundesregierung sowie das gemeinsame Vorgehen verankert werden. Die im Rahmen dessen vom BMVI als erforderlich angesehenen Fördermaßnahmen sind in dem Dokument „Fortsetzung des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) 2016-2026, Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur als Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität“ aufgeführt.

Nach dieser Förderrichtlinie können Investitionszuschüsse für innovative Produkte im Bereich Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie gewährt werden, die zu den im genannten Programmdokument des BMVI aufgeführten Maßnahmen und Ziele im Bereich Marktaktivierung beitragen.

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrundeliegenden technischen Anforderungen und die Förderbeträge regelmäßig überprüft und ergänzend zu dieser Förderrichtlinie in separaten Aufrufen zur Antragseinreichung veröffentlicht.

## **1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen**

### **1.1 Zuwendungszweck**

Die Maßnahmen des BMVI im Rahmen der Fortsetzung des NIP zielen darauf ab, Mobilität mit Wasserstoff- und Brennstoffzellen in den nächsten zehn Jahren wettbewerbsfähig im Markt zu etablieren. Dies umfasst fahrzeugseitige Technologien und Systeme ebenso wie die jeweils notwendige Kraftstoffinfrastruktur, die auch einen Beitrag zum Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung leisten können.

Laut Klimaschutzplan sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt werden. Beispielsweise können Brennstoffzellenzüge mit über 3,4 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro km und Brenn-

stoffzellenbusse mit über 1,1 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro km<sup>1</sup> hierzu beitragen. Komplementär zu den Programmen der Elektromobilität mit Batterie sowie weiteren Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) verfolgt das BMVI somit einen technologieoffenen Ansatz.

Ziel der Förderung ist die Marktaktivierung (als Vorstufe des Markthochlaufes) für Produkte die zwar die technische Marktreife erzielt haben jedoch am Markt noch nicht wettbewerbsfähig sind. Die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit liegt zum einen an den noch zu hohen Produktionskosten zum anderen an der für viele Produkte noch mangelnden Infrastruktur zur Treibstoffversorgung und Wartung. Im Fokus der Förderung steht deshalb nicht der einzelne Privatkunde sondern die gewerbliche Anwendung mit entsprechenden Stückzahlen. Insbesondere bei PKW mit Brennstoffzellenantrieb kommt grundsätzlich nur die Förderung von Flotten von mindestens drei Fahrzeugen in Frage.

Der internationale Sicherheitsrahmen für Seeschiffe deckt nicht alle Besonderheiten die mit der Nutzung von Brennstoffzellen verbunden sind, ab. Das BMVI wird die Projekte auch in dieser Hinsicht begleiten.

Die im Rahmen dieser Förderrichtlinie geplante Förderung ist Bestandteil des ressortübergreifenden Regierungsprogramms zur Fortsetzung des NIP bis zum Jahr 2026 und ergänzt die Fördermaßnahmen im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation<sup>2</sup>.

## 1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV), der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 (AGVO) sowie der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2. Gegenstand der Förderung

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass der Betrieb der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Betrieb konventioneller Technologie einen nachweisbaren Umweltnutzen darstellt.

Das BMVI fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie folgende Investitionen mit einem einmaligen Zuschuss:

<sup>1</sup> Fahrzeuge betrieben mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff gegenüber dieselbetriebenen Fahrzeugen (Herstellerrangabe)

<sup>2</sup> Förderrichtlinie des BMVI vom 26.09.2016 „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase I (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016-2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten

1. Fahrzeuge (Straße, Schiene und Wasser) und Flugzeuge, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind sowie unter bestimmten im Aufruf zur Antragseinreichung definierten Voraussetzungen die für deren Betrieb notwendige Betankungs- und Wartungsinfrastruktur.
2. Elektrolyseanlagen zur Erzeugung von Wasserstoff sofern diese mit erneuerbarem Strom betrieben werden.
3. Sonderfahrzeuge in der Logistik, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind, sowie unter bestimmten im Aufruf zur Antragseinreichung definierten Voraussetzungen die für deren Betrieb notwendige Betankungsinfrastruktur.
4. Brennstoffzellenbasierte Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen (KWK-Anlagen), sofern sie zur Bordenergieversorgung auf Schiffen, Fahrzeugen und Flugzeugen verwendet werden, die im Vergleich zur getrennten Erzeugung Primärenergieeinsparungen erbringen und somit der Definition für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz entsprechen.
5. Brennstoffzellenbasierte autarke Stromversorgung für kritische oder netzferne Infrastrukturen.

### 3. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und des Privatrechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

Die Antragsteller müssen zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt. Eine Definition der KMU ist der Verordnung (EU) Nr.651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 als Anhang I beigefügt<sup>3</sup>.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 c Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 c Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung treffen.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden, vgl. Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a) AGVO. Darüber hinaus kann einem Unternehmen in Schwierigkeiten, vgl. Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c) in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 AGVO keine Beihilfe gewährt werden.

---

<sup>3</sup> Ein Handbuch sowie die Mustererklärung zur Feststellung des KMU-Status sind unter folgendem Link abrufbar:  
[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme\\_definition/sme\\_user\\_guide\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf)

#### 4. Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, projektbezogene Informationen für die Koordinierung übergeordneter Programmt Themen sowie zur Begleitforschung durch die NOW GmbH zu liefern, sich aktiv an der Begleitforschung zu beteiligen und auf sonstige Weise zu dieser beizutragen.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMVI und der NOW GmbH für das NIP mitzuwirken und dem BMVI und der NOW GmbH entsprechend zuzuarbeiten.

Soweit eine De-minimis-Beihilfe beantragt wird, sind die Antragsteller verpflichtet, eine Erklärung über die in den drei letzten Steuerjahren erhaltenen De-minimis-Beihilfen abzugeben. Ein entsprechender Vordruck kann bei dem mit der Umsetzung der Richtlinie beauftragten Projektträger angefordert werden.

Die Vorhaben dürfen vor Erlass des Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

#### 5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Teilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Bei PKW mit Brennstoffzellenantrieb erfolgt die Förderung ab einer Mindeststückzahl von 3 Fahrzeugen.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind diejenigen Mehrausgaben, die durch den Einsatz der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Einsatz konventioneller Technologie bedingt sind.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt und keine De-minimis-Beihilfe beabsichtigt ist, richtet sich die Höhe der Zuwendung nach Artikel 36 und Artikel 40 der AGVO. Nach Artikel 36 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 40% bezuschusst werden. Nach Artikel 40 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 45% bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24. Dezember 2013) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Eine Kumulierung der Förderung mit folgenden KfW Förderprogrammen ist deshalb ausgeschlossen:

- Energieeffizient Bauen und Sanieren – Zuschuss Brennstoffzelle - Nr. 433
- Energieeffizienzprogramm - Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 276/277/278
- IKK- Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 217/218
- IKU- Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 220/219

Eine Kumulierung der Förderung von Fahrzeugen mit dem Umweltbonus für Elektrofahrzeuge (Richtlinie des BMWi zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vom 29. Juni 2016) ist ebenfalls ausgeschlossen.

Die für die Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderbeträge werden in den Aufrufen zur Antragseinreichung mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt.

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN Best-P) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (AN Best-GK) werden zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen geförderten Fahrzeuge oder Anlagen ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelungen aus Nummer 1.2. bzw. 2.1 der AN Best-P bzw. der AN Best-GK bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Abweichend von Nummer 1.4 AN Best-P bzw. Nummer 1.3 AN Best-Gk wird die Zuwendung wie folgt ausgezahlt:

- bei Vorhaben mit einer Zuwendung unter 50.000 € nach Vorlage aller zum Verwendungsnachweis notwendigen Unterlagen und deren Prüfung durch die Bewilligungsbehörde.
- bei Vorhaben mit einer Zuwendung ab 50.000 € nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500.000 EUR veröffentlicht werden, vgl. Artikel 9 AGVO.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

## **7. Verfahren bei der Projektförderung**

### **7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems**

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI derzeit folgenden Projektträger (PT) beauftragt:

Forschungszentrum Jülich GmbH  
 Projektträger Jülich (PtJ)  
 Geschäftsbereich Energiesystem Nutzung (ESN)  
 Fachbereich ESN5  
 Zimmerstraße / Markgrafenstraße  
 10969 Berlin  
 Dr. Sophie Haebel 030/20199-532

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer, geeigneter Weise bekannt gegeben.

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse: <http://www.foerderportal.bund.de/> im Formularschrank des BMWi abgerufen oder unmittelbar beim o. a. Projektträger angefordert werden.

## **7.2 Antragsverfahren**

Das Antragsverfahren ist einstufig angelegt.

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht.

Zur Antragstellung ist das elektronische Antragssystem „easy-online“ zu nutzen. (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung definierten Kriterien bewertet.

Entsprechend der Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

## **7.3 Zu beachtende Vorschriften:**

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## **8. Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2019.

Berlin, den 17. Februar 2017

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag

Jürgen Papajewski