



öffentlich

## Beschlussvorlage der AfD

Amt/Geschäftszeichen	Bearbeiter	Datum	Drucksache Nr.:
AfD	Philipp Reimer	27.01.2020	2020/AFD/013

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Gremium	Sitzungstermin	Status
Vorberatung	FA	04.02.2020	Öffentlich
Vorberatung	HA	06.02.2020	Nichtöffentlich
Entscheidung	SVV	27.02.2020	Öffentlich

### **Bezeichnung: Beschlussvorlage der AfD: Anschaffung zweier Elektro-Kleinbusse für das Stadtgebiet Kühlungsborn**

#### Beschlussvorschlag:

Im Zuge des Verkehrskonzeptes der Stadt Ostseebad Kühlungsborn mögen die Stadtvertreter beschließen, dass die Stadt Ostseebad Kühlungsborn einen Antrag auf zwei Elektro-Kleinbusse beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu stellen.

#### Problembeschreibung/Begründung:

Somit würden wir als Stadt Kühlungsborn mit der Anschaffung dieser zwei Elektro- Kleinbusse (Bürger-Busse) einen wesentlichen und wichtigen Beitrag zur Senkung der CO2 Emissionen beitragen. Der Stadt Rügen ist es gelungen, einen solchen Elektro-Kleinbus mit 8 Sitzplätzen im Jahre 2019 mit einer 90% Förderung durch den Bund, zu erhalten. So fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch weiterhin Elektro-Kleinbusse. Diese Förderung läuft noch bis zum Jahr 2023 in einer Höhe von 3 Milliarden Euro. Innovation und Fortschritt sollten uns Anlass sein, schnell zu handeln, um von diesem Fördertopf partizipieren zu können. Dem Schreiben fügen wir einen Auszug der Förderrichtlinie für Elektro-Kleinbusse des Bundes bei.

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

#### Anlagen:

Beschlussvorlage der AfD

# Beschlussvorlage der AfD-Fraktion

Verfasser:	Öffentlichkeitsstatus:	Datum: 20.01.2020
Alternative für Deutschland	öffentlich	

Gremium:	Sitzungstermin:	Öffentlichkeitsstatus:
FA	04.02.20	öffentlich
HA	06.02.20	öffentlich
SVV	27.02.20	öffentlich

**Bezeichnung: Anschaffung zweier Elektro-Kleinbusse für das Stadtgebiet Kühlungsborn**

---

**Problembeschreibung/Begründung:**

Im Zuge des Verkehrskonzeptes der Stadt Ostseebad Kühlungsborn mögen die Stadtvertreter beschließen, dass die Stadt Ostseebad Kühlungsborn einen Antrag auf zwei Elektro-Kleinbusse beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu stellen.

Somit würden wir als Stadt Kühlungsborn mit der Anschaffung dieser zwei Elektro- Kleinbusse ( Bürger-Busse)

einen wesentlichen und wichtigen Beitrag zur Senkung der CO2 Emissionen beitragen.

Der Stadt Rügen ist es gelungen, einen solchen Elektro-Kleinbus mit 8 Sitzplätzen im Jahre 2019 mit einer 90% Förderung durch den Bund, zu erhalten.

So fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch weiterhin Elektro-Kleinbusse. Diese Förderung läuft noch bis zum Jahr 2023 in einer Höhe von 3 Milliarden Euro.

Innovation und Fortschritt sollten uns Anlass sein, schnell zu handeln, um von diesem Fördertopf partizipieren zu können.

Dem Schreiben füge wir einen Auszug der Förderrichtlinie für Elektro-Kleinbusse des Bundes bei.

---

---

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

---

# Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Förderrichtlinie Elektromobilität

Vom 5. Dezember 2017

### 1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

#### 1.1 Zuwendungszweck

Die Bundesregierung unterstützt den Bereich Elektromobilität mit umfangreichen Förderaktivitäten. Ziel ist es, den Verkehrssektor energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig sollen vor allem für den Straßenverkehr neue, regenerative Energiequellen erschlossen und so die Abhängigkeit vom Erdöl verringert werden. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode hält am Ziel fest, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu machen. Die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrssektors ist auch eine tragende Säule für die Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung.

Insbesondere die regionalen Demonstrationsvorhaben, wie das Programm der „Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie das Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“, haben seit 2009 maßgeblich zur Entwicklung der Elektromobilität auf regionaler Ebene in Deutschland beigetragen. Städte und Gemeinden haben hierfür die Rahmenbedingungen vorgegeben und werden auch in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Elektromobilität spielen. Nun gilt es, die in diesen Vorhaben gewonnenen Erkenntnisse zu verbreiten und den beginnenden Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb inklusive der hierfür notwendigen Infrastruktur zu unterstützen.

Mit dieser Förderrichtlinie Elektromobilität unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten Ladeinfrastruktur sowie der Verknüpfung der Fahrzeuge mit dem Stromnetz in Kombination mit dem Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor auf der kommunalen Ebene. Hier bestehen große Potenziale für den Markthochlauf der Elektromobilität. Ausgehend davon, dass die Kommunen zum einen selbst Fuhrparke und Fahrzeugflotten betreiben und zum anderen für die Mobilitätsplanung vor Ort zuständig sind, haben Maßnahmen auf kommunaler Ebene einen hohen Verbreitungseffekt.

Ein zweiter Schwerpunkt dieser Richtlinie liegt auf der Förderung von anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen mit dem Ziel der Kostenreduktion von den für die Elektromobilität benötigten Technologien, Komponenten oder Systemen. Dies beinhaltet neben dem privaten und öffentlichen Personenverkehr auch die Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Schienen-, Güter- und Sonderverkehre sowie in maritimen Anwendungen. Eine programmatische, projektübergreifende Begleitforschung gewährleistet eine zielgruppenspezifische Ergebnissammenführung.

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden die Fördersätze, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie und des auf Grundlage der Richtlinie ergangenen und jeweils gültigen Förderaufrufs regelmäßig überprüft und angepasst.

#### 1.2 Rechtsgrundlage

Zuwendungen werden auf der Grundlage der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung besteht nicht. Der Fördergeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Vergabe von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ehemals Artikel 87 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft). Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). Die Förderrichtlinie wird nach der AGVO angezeigt. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Abschnitt 7 AGVO und Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation gemäß Abschnitt 4 AGVO. Daneben können auch Zuwendungen auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen gewährt werden. Zuwendungen, die nach diesen Verordnungen gewährt werden, können mit anderen staatlichen Beihilfen im Rahmen der nach diesen Verordnungen geltenden Vorschriften kumuliert werden.

## 2 Gegenstand der Förderung

Die Förderung durch das BMVI im Rahmen dieser Förderrichtlinie erfolgt mit folgenden Schwerpunkten:

2.1 Unterstützung kommunaler Elektromobilitätskonzepte einschließlich der Fahrzeugbeschaffung und des Aufbaus von Ladeinfrastruktur

2.1.1 Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Förderfähig ist die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der für deren Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur. Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrkosten berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind. Pro Antrag sollten in der Regel nicht weniger als fünf Fahrzeuge beschafft werden.

2.1.2 Erarbeitung kommunaler Elektromobilitätskonzepte

Gefördert wird die Erstellung von Umweltstudien nach Abschnitt 7 Artikel 49 AGVO. Die Studien sollen technische Eignung, Wirtschaftlichkeit und Umweltnutzen von Maßnahmen zur gesamtsystemischen Integration der Elektromobilität in kommunale oder regionale Nachhaltigkeitsinitiativen bzw. -konzepte zum Inhalt haben.

Beispiele sind kommunale Stadtentwicklungs- oder Mobilitätskonzepte, verkehrsbezogene Klimaschutzinitiativen oder CO<sub>2</sub>-Einsparprogramme bzw. Verordnungen, die die Elektrifizierung kommunaler oder gewerblicher Flotten, den Ausbau elektrischer Fahranteile im Öffentlichen Verkehr, den Aufbau von elektrisch betriebenen Carsharing-Systemen (auch im ländlichen Raum), die Umsetzung nachhaltiger City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder innovative elektrisch betriebene Schwerlast- oder Güterverkehre zum Gegenstand haben. Die geförderten Studien sollen einen konkreten Umsetzungs- bzw. Beschaffungsplan enthalten.

Studien, die hohe Multiplikatoreffekte erwarten lassen, werden bevorzugt bewilligt.

2.2 Förderung von Forschung und Entwicklung zur Unterstützung des Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen, insbesondere in folgenden Bereichen:

- Vorhaben zur Erprobung elektromobiler Nutzungs- bzw. Betriebskonzepte in entsprechenden Fahrzeugsegmenten,
- Anwendungsorientierte Vorhaben zur Batterie und zu Batteriekomponenten mit dem Schwerpunkt auf der Fahrzeugintegration,
- Vorhaben zur Entwicklung und Erprobung innovativer Ladetechnologien,
- Vorhaben zur Entwicklung integrierter Ansätze zur Vernetzung von Infrastruktur und Fahrzeug,
- Vorhaben zur technischen Umsetzung von Systemlösungen und Dienstleistungen im breiteren Kontext der Elektromobilität,
- Vorhaben zur Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Güter- und Sonderverkehre, maritime bzw. andere verkehrspolitisch relevante Anwendungen.

## 3 Zuwendungsempfänger

Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

3.1 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1.1

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.1.1 sind Städte, Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, Landesbehörden, kommunale und Landesunternehmen, sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen oder gemeinnützigen Zwecken dienen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind antragsberechtigt, sofern die Kommune bestätigt, dass die Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist.

Um eine geeignete Projektgröße für die Antragstellung zu erreichen, können sich mehrere, gleichartige Antragsberechtigte zusammenschließen und das Vorhaben gemeinsam durchführen.

3.2 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1.2

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.1.2 sind Städte, Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, kommunale Unternehmen und sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen oder gemeinnützigen Zwecken dienen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

Um eine geeignete Projektgröße für die Antragstellung zu erreichen, können sich mehrere, gleichartige Antragsberechtigte zusammenschließen und das Vorhaben gemeinsam durchführen.

3.3 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.2

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.2 sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Gebietskörperschaften und gemeinnützige Organisationen.

Die Antragsteller müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Projekt beschriebenen Aufgaben notwendige Qualifikation und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens besitzen. Die Antragsteller müssen ferner eine ausreichende Bonität nachweisen. Forschungseinrichtungen, die von Bund und Ländern grundfinanziert

werden, kann nur für Aufgaben außerhalb der Grundfinanzierung eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Die Antragstellung durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Sinne der Bestimmungen im Anhang 1 AGVO wird ausdrücklich begrüßt (siehe auch [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**

Die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen sind in Nummer 1 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO geregelt.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO) sowie einem Unternehmen in Schwierigkeiten (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO) kann keine Beihilfe gewährt werden.

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 § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) 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 § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

##### **4.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1**

Voraussetzung für die Gewährung von Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur ist die Darstellung der ökologischen Vorteile sowie einer wirtschaftlichen Analyse des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Gesamtflotte. Hierfür muss der Betrieb der Fahrzeuge weitestgehend mit erneuerbarer Energie erfolgen, wobei die Einbindung lokal erzeugter erneuerbarer Energie wünschenswert wäre. Die entsprechenden Detailanalysen können gegebenenfalls vorgelagert im Rahmen einer Studie nach Nummer 2.1.2 gefördert werden. Spezifische Anforderungen an die geförderten Fahrzeuge oder an die Ladeinfrastruktur sowie an die Berichterstattung für die programmatische Begleitforschung werden jeweils im Rahmen der Förderaufrufe definiert.

Die in der Ladesäulenverordnung (LSV) nach der jeweils bei Antragstellung aktuellen Fassung geregelten Mindestanforderungen sind zu beachten.

##### **4.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2**

Die Ergebnisse der Studien müssen dem Zuwendungsgeber zur Verfügung gestellt werden. Ergebnisse kann der Zuwendungsgeber bzw. von ihm beauftragte Dritte im Rahmen der programmatischen Begleitforschung und Öffentlichkeitsarbeit nutzen.

##### **4.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2**

Für die Durchführung von FuE<sup>1</sup>-Vorhaben nach Nummer 2.2 dieser Förderrichtlinie können die Antragsteller Verbände aus verschiedenen Partnern bilden. Die Verbundpartner müssen ihre Rechte und Pflichten, die sich aus dem Vorhaben ergeben, in einem Kooperationsvertrag regeln. Die Bedingungen eines Kooperationsvorhabens, insbesondere hinsichtlich der Beiträge zu seinen Kosten, der Teilung der Risiken und Ergebnisse, der Verbreitung der Ergebnisse, des Zugangs zu Rechten des geistigen Eigentums und der Regeln für deren Zuweisung müssen vor Beginn des Vorhabens festgelegt werden.

In dem Vertrag ist insbesondere zu vereinbaren, dass im Falle eines Ausscheidens eines Verbundpartners seine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse aus dem Vorhaben den übrigen Verbundpartnern unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Im Kooperationsvertrag ist auch der Verbundkoordinator festzulegen.

Einer der Mitglieder des Verbundes (im Folgenden „Verbundkoordinator“) ist für die Koordinierung des Verbundes verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen den Verbundpartnern, und Koordinierung der Zusammenarbeit mit der programmatischen Begleitforschung, die Berichtsvorbereitung und -integration und sonstige Koordinationsaufgaben, wie Klärung relevanter Fragen mit dem Zuwendungsgeber und die Bemühung um Ausgleich zwischen den Verbundpartnern bei Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Kooperationsvertrags.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

<sup>1</sup> Forschung und Entwicklung

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, sich im Rahmen der programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen. Eine Übersicht der einzelnen Themenfelder und der darin bearbeiteten Fragestellungen sind den separaten Aufrufen zur Einreichung von Anträgen zu entnehmen.

Der Antragsteller hat in seiner Vorhabenskizze und gegebenenfalls später in seinem Antrag darzulegen, welche konkreten Beiträge er mit seinem Vorhaben zu einer oder mehreren dieser Fragestellungen leistet.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, Informationen und Daten für die programmbegleitende übergeordnete Informations- und Kommunikationsarbeit zum Zwecke der öffentlichen Darstellung der Projektergebnisse zu liefern und die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Förderprogramms zu unterstützen.

Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur bei Vorliegen besonderer Gründe eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind anzuzeigen.

## **5 Art, Höhe und Umfang der Förderung**

### **5.1 Höhe der Zuwendung**

#### **5.1.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1**

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die für die Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderquoten, Fördersätze sowie Höchstbeträge werden in den Aufrufen zur Antragseinreichung mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt. Die Fördersätze sind degressiv ausgestaltet.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Umweltbeihilfen in Artikel 36 AGVO berücksichtigen. Zulässig ist eine maximale Beihilfeintensität von bis zu 40 %. Die AGVO lässt für KMU höhere Förderquoten zu, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

#### **5.1.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2**

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Umweltstudien (Artikel 49 AGVO) berücksichtigen. Zulässig sind Beihilfeintensitäten bis zu 50 %. Die AGVO lässt für KMU höhere Förderquoten zu, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, können die Projekte von Gebietskörperschaften und gemeinnützigen Organisationen grundsätzlich mit Anteilfinanzierung bis zu 80 % gefördert werden.

#### **5.1.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2**

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation in Artikel 25 AGVO berücksichtigen. FuE-Vorhaben im Rahmen industrieller Forschung können danach mit bis zu 50 %, FuE-Vorhaben im Rahmen experimenteller Entwicklung mit bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Die AGVO lässt jedoch für KMU sowie unter bestimmten Voraussetzungen bei einer tatsächlichen Zusammenarbeit mit Partnern eine höhere Beihilfeintensität zu, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Die durch ein Vorhaben verursachten zusätzlichen Ausgaben können bei Hochschulen vollfinanziert, bei Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen mit Anteilfinanzierung bis zu 90 % gefördert werden, sofern das Vorhaben ohne die Übernahme der hohen Finanzierung durch den Bund nicht durchgeführt werden könnte und damit die Erfüllung des Zuwendungszwecks in dem notwendigen Umfang nicht möglich wäre.

Übt ein und dieselbe Einrichtung sowohl wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten aus, fällt die öffentliche Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten nicht unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV, wenn die nichtwirtschaftlichen und die wirtschaftlichen Tätigkeiten und ihre Kosten, Finanzierung und Erlöse klar voneinander getrennt werden können, sodass keine Gefahr der Quersubventionierung der wirtschaftlichen Tätigkeit besteht. Der Nachweis der korrekten Zuordnung der Kosten, Finanzierung und Erlöse kann im Laufe des beantragten Vorhabens geführt werden.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, können die Projekte von Gebietskörperschaften und gemeinnützigen Organisationen grundsätzlich mit Anteilfinanzierung bis zu 80 % gefördert werden.

## 5.2 Bemessungsgrundlage

### 5.2.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1

Bemessungsgrundlage sind die jeweiligen Investitionsmehrausgaben. Für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, bei denen die Investitionsmehrausgaben im Rahmen des Aufrufes durch den Fördergeber ermittelt und zur Verfügung gestellt werden, gelten als Bemessungsgrundlage diese ermittelten Investitionsmehrausgaben als Festbeträge (Investitionsmehrausgabenpauschalen).

### 5.2.2 Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

### 5.2.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie an Helmholtz-Zentren und an die Fraunhofer-Gesellschaft sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten.

Bei Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbaren Institutionen sowie an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sind im Regelfall die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben Bemessungsgrundlage der Zuwendung. Im begründeten Einzelfall kann auch diese Institutionen bei Vorliegen der Voraussetzungen die Zuwendung nach Kosten bemessen.

## 5.3 Zuwendungsfähige Kosten bzw. Ausgaben

### 5.3.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1

Die zuwendungsfähigen Ausgaben richten sich im Einzelnen nach Artikel 36 AGVO.

Beihilfefähig sind die *Mehrausgaben*, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies sind:

- Differenzausgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gegenüber von Fahrzeugen der gleichen Kategorie mit konventionellem Antrieb bzw. die Investitionsmehrausgabenpauschalen nach Nummer 5.2.1.
- Ausgaben für die Beschaffung der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur bzw. die Investitionsmehrausgabenpauschalen nach Nummer 5.2.1.

Ergänzende Hinweise sind dem separaten Aufruf zur Einreichung der Förderanträge zu entnehmen.

### 5.3.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

Förderfähig sind die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Studie. Grundsätzlich sind die zuwendungsfähigen Ausgaben bei einer Studie auf 100 000 € begrenzt.

### 5.3.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Die zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben richten sich, soweit die Gewährung der Zuwendung dem europäischen Beihilferecht unterliegt, im Einzelnen nach Artikel 25 AGVO.

Förderfähig sind die Kosten bzw. Ausgaben für Aktivitäten, die im Sinne der Definitionen in der AGVO als „Industrielle Forschung“ oder „Experimentelle Entwicklung“ eingeordnet werden können und den Zielen dieser Förderrichtlinie entsprechen. Aktivitäten, die der „Grundlagenforschung“ zugeordnet werden, stehen nicht im Fokus dieser Förderrichtlinie.

Kosten bzw. Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit können im Ausnahmefall als zuwendungsfähig bewertet werden, sofern sie zur Erreichung der Vorhabenziele im Sinne der Behebung eines Marktversagens notwendig sind. Dies ist im Antrag zu begründen.

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die ANBest-P, für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die ANBest-Gk und zur Projektförderung auf Kostenbasis, soweit die Forschungsförderung betroffen ist, die NKBF 98. Sie werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

Besondere Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Ausgabenbasis sind die BNBest-BMBF 98. Darüber hinaus können im Einzelfall „Weitere Nebenstimmungen“ formuliert werden, zu denen grundsätzlich Einvernehmen mit dem Antragsteller angestrebt wird.

Für Zuwendungen nach Nummer 2.1.1 werden Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen nach § 36 AGVO geförderten Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur ergeben, nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 bzw. Nummer 2.1 der ANBest-P bzw. ANBest-Gk bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung. Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P/Nummer 1.3 ANBest-Gk wird die Zuwendung kalenderquartalsweise nachschüssig mit Vorlage der zahlungsbegründenden Belege ausgezahlt.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufgeklärt.

## 7 Verfahren

### 7.1 Prozess der Projektförderung

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat das BMVI das Forschungszentrum Jülich, Projektträger Jülich (PtJ) beauftragt.<sup>2</sup> Die programmatische Steuerung der Fördermaßnahme und insbesondere der Begleitforschung erfolgt durch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW).<sup>3</sup> Die jeweiligen Aufgaben und Verantwortungen dieser Organisationen sind in der Prozessbeschreibung der Projektförderung des BMVI dargestellt ([www.now-gmbh.de](http://www.now-gmbh.de)).

Die Beantragung auf Gewährung von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1 und auf Förderung von Studien nach Nummer 2.1.2 erfolgt in einem *einstufigen* Verfahren (siehe die Nummern 7.2 und 7.3).

Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2 ist das Antragsverfahren *zweistufig* angelegt (siehe Nummer 7.4).

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen (bei Studien und Investitionszuschüssen) bzw. von Projektskizzen (bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben) zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Für die Antragstellung bzw. Skizzeneinreichung nutzen Sie bitte das Antragsystem easyonline mit folgender Zugangsadresse: <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>.

Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen Anträge rechtsverbindlich unterschrieben in schriftlicher Form beim Projektträger Jülich unter folgender Adresse eingereicht werden:

Projektträger Jülich  
Fachbereich ERG5  
Postfach 610247  
10923 Berlin

Gültigkeit hat das Datum der schriftlichen Einreichung.

### 7.2 Förderverfahren bei Gewährung von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1

Das Antragsverfahren ist einstufig. Eine Vorlage für die Beantragung kann unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de). Zur Antragseinreichung siehe Nummer 7.1. Weitere Hinweise sowie Vorlagefristen entnehmen Sie den ergänzend zu dieser Förderrichtlinie veröffentlichten Aufrufen zur Antragseinreichung.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Positive Umweltwirkung (z. B. zu erwartende Fahrleistung der Fahrzeuge, Nutzung erneuerbarer Energien)
- Kosten/Nutzen (z. B. beantragte Förderquote, Art/Technologie der beantragten Fahrzeuge bzw. benötigter Ladeinfrastruktur)

Weitere Bewertungskriterien können mit den Aufrufen veröffentlicht werden.

### 7.3 Förderverfahren bei der Förderung von Studien nach Nummer 2.1.2

Das Antragsverfahren ist einstufig. Eine Vorlage für die Beantragung kann unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de). Zur Antragseinreichung siehe Nummer 7.1. Weitere Hinweise sowie Vorlagefristen entnehmen Sie den ergänzend zu dieser Förderrichtlinie veröffentlichten Aufrufen zur Antragseinreichung.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Multiplikationscharakter, Übertragbarkeit
- Umsetzungsperspektive, Anwendbarkeit
- Bisheriges Engagement, politische Selbstverpflichtungen, Nachhaltigkeit
- Innovationsgehalt
- Mögliche Beiträge zur programmatischen Begleitforschung
- Positive Umweltwirkung

### 7.4 Förderverfahren bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Das Antragsverfahren ist bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zweistufig (Skizze und gegebenenfalls Antrag) angelegt.

#### 7.4.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind zunächst Projektskizzen in elektronischer Form über easy-online (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>) vorzulegen. Die Vorlage für die Skizzen kann unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de).

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Aus der Einreichung einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

<sup>2</sup> Der Projektträger Jülich ist bis zum 31. Dezember 2019 mit der administrativen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität des BMVI beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2019 hinweisen.

<sup>3</sup> Die NOW GmbH ist bis zum 31. Dezember 2019 mit der programmatischen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2019 hinweisen.



Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Projektziel und Bezug zum Anwendungszweck dieser Förderrichtlinie
- Innovationsgehalt des Arbeitsziels und Realisierungschancen
- Qualifikation und Expertise der Antragsteller, gegebenenfalls der Projektbeteiligten und Technologielieferanten
- Verwertungsplan (wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten)
- Nachhaltigkeit
- Beiträge des Vorhabens zur programmatischen Begleitforschung

Auf Grundlage der Skizzenbewertung werden ausgewählte Vorhaben zur Antragstellung aufgerufen.

#### 7.4.2 Vorlage förmlicher Förderanträge

Das Ergebnis der Skizzenphase wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt. Positiv bewertete Skizzen werden mit Fristsetzung zur Antragseinreichung (siehe Nummer 7.1) durch den Projektträger aufgefordert.

#### 7.5 Zu beachtende Vorschriften

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

## 8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie ersetzt die Förderrichtlinie vom 9. Juni 2015 (BANz AT 29.06.2015 B3) und tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2020.

Berlin, den 5. Dezember 2017

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Papajewski



## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Bekanntmachung der Neufassung der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase 2 (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten

Vom 18. Oktober 2017

#### 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 Millionen 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 bis 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 Zielen im Bereich Marktaktivierung beitragen.

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrunde liegenden 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 fahrzeugeitige 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 Brennstoffzellenbusse 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.

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



Ziel der Förderung ist die Marktaktivierung (als Vorstufe des Markthochlaufs) 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 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 (AGVO), insbesondere die Artikel 36, 40 und 56 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

Das BMVI fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie unter den in Nummer 4 genannten sowie gegebenenfalls weiterer im Aufruf zur Antragseinreichung definierter Voraussetzungen folgende Investitionen gemäß der zugrunde liegenden Artikel der AGVO mit einem einmaligen Zuschuss.

### 2.1 Investitionszuschüsse für:

2.1.1 Fahrzeuge (Straße, Schiene und Wasser) und Flugzeuge, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind, und gegebenenfalls die für deren Betrieb notwendige Betankungs- und Wartungsinfrastruktur.

2.1.2 Sonderfahrzeuge in der Logistik, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind, und die für deren Betrieb notwendige Betankungsinfrastruktur,

2.1.3 Elektrolyseanlagen zur vor Ort Erzeugung von Wasserstoff

2.1.4 brennstoffzellenbasierte autarke Stromversorgung für kritische oder netzferne Infrastrukturen.

### 2.2 Investitionszuschüsse für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung

Brennstoffzellenbasierte Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen (KWK-Anlagen), sofern sie zur Bordenergieversorgung auf Schiffen, Fahrzeugen und Flugzeugen verwendet werden.

### 2.3 Investitionszuschüsse für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur

Diskriminierungsfrei zugängliche Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff, die nicht im Zusammenhang mit nach dieser Förderrichtlinie geförderter Fahrzeugbeschaffung errichtet werden soll.

## 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 § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) 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 § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

<sup>2</sup> Bekanntmachung der Förderrichtlinie des BMVI „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase I (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten vom 26. September 2016“ (BAnz AT 29.09.2016 B4)

<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)



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.

#### 4 Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, projektbezogene Informationen für die Koordinierung übergeordneter Programmthemen 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 Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

##### 4.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass der Betrieb der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Betrieb konventioneller Technologie einen nachweisbaren Umweltnutzen darstellt. Es gelten insbesondere die Anforderungen nach Artikel 36 AGVO.

Elektrolyseanlagen müssen mit erneuerbarem Strom betrieben werden.

##### 4.2 Bei Investitionszuschüssen für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach Nummer 2.2

Brennstoffzellenbasierte Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen (KWK-Anlagen) können unter den Voraussetzungen des Artikels 40 der AGVO gefördert werden. Darüber hinaus müssen die hocheffizienten KWK-Anlagen im Vergleich zur getrennten Erzeugung Primärenergieeinsparungen erbringen und 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.

##### 4.3 Bei Investitionszuschüssen für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur nach Nummer 2.3

Öffentlich zugängliche Wasserstoffbetankungsanlagen können als sog. lokale Infrastruktur unter den Voraussetzungen des Artikels 56 AGVO gefördert werden. Insbesondere muss gewährleistet sein, dass die Infrastruktur interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung steht. Der für die Nutzung oder den Verkauf der Infrastruktur in Rechnung gestellte Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

#### 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.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt und nicht die Voraussetzungen einer De-minimis-Beihilfe erfüllt sind, richtet sich die Höhe der Zuwendung nach Artikel 36, Artikel 40 oder Artikel 56 AGVO.

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 Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – 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 Antrags-einreichung mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt.

##### 5.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

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.



Gemäß Artikel 36 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 40 % bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Bei PKW mit Brennstoffzellenantrieb (nach Nummer 2.1.1) erfolgt die Förderung ab einer näher im Aufruf zur Antrags-einreichung festgelegten Mindeststückzahl.

5.2 Bei Investitionszuschüssen für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach Nummer 2.2

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.

Gemäß Artikel 40 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 45 % bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

5.3 Bei Investitionszuschüssen für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur nach Nummer 2.3

Gemäß Artikel 56 AGVO darf der Investitionszuschuss nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem Betriebsgewinn der Investition. Diese Angaben sind als Obergrenze zu verstehen. Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung 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 grundsätzlich nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelungen aus den Nummern 1.2 bzw. 2.1 der AN Best-P bzw. der AN Best-GK bezüglich Einnahmen finden in diesem Fall keine Anwendung. Aufgrund EU-beihilferechtlicher Vorgaben bleibt eine Regelung der Einnahmenberücksichtigung jedoch dem Aufruf zur Antragseinreichung vorbehalten.

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 Euro nach Vorlage aller zum Verwendungsnachweis notwendigen Unterlagen und deren Prüfung durch die Bewilligungsbehörde;
- bei Vorhaben mit einer Zuwendung ab 50 000 Euro 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 des Strafgesetzbuches (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 Subventionsgesetzes. 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 Euro veröffentlicht werden, vgl. Artikel 9 AGVO.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 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:

Projektträger Jülich (PtJ)  
Forschungszentrum Jülich GmbH  
Geschäftsbereich Energiesystem: Nutzung (ESN)  
Fachbereich ESN5  
Zimmerstraße 26 – 27  
10969 Berlin

Dr. Sophie Haebel

Telefon: 0 30/2 01 99-5 32

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 oben angegebenen 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 gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, 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 den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## 8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie ersetzt die Bekanntmachung der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten vom 17. Februar 2017 (BAAnz AT 01.03.2017 B3). Diese Förderrichtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2019.

Berlin, den 18. Oktober 2017

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Papajewski

---