



Bundesministerium für Verkehr

**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 Produkten¹**

Vom 13. November 2025

Präambel

Das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) von 2006 wird als ressortübergreifendes Programm gemeinsam mit der Industrie und der Wissenschaft umgesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat mit rund 500 Millionen Euro Fördermittel im Zeitraum von 2007 bis 2016 maßgeblich hierzu beigetragen. Die Zielstellung des NIP war zunächst die Marktvorbereitung entsprechender Technologien. Das zunächst auf zehn Jahre angelegte Programm, dessen Verlängerung im September 2016 durch das Bundeskabinett für einen weiteren Zehnjahreszeitraum 2016 bis 2026 beschlossen wurde, trug wesentlich dazu bei, dass auf der Basis stabiler Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten in Deutschland eine Industriebranche entstanden ist, die international wettbewerbsfähig ist. Zusammen mit den BMV-Investitionen von Industrie und Wissenschaft konnte in den vergangenen Jahren insbesondere mit den Mitteln des BMV die Lücke zwischen grundlegender Forschung und Entwicklung einerseits und dem Markt andererseits in verschiedenen Bereichen weiter geschlossen werden. Mit der sich bei einigen Technologien in den Anfängen befindenden Markteinführung von Brennstoffzellenprodukten sowie dem Aufbau einer ersten Wasserstoffinfrastruktur für den Verkehr gilt es, an die bisherigen Erfolge des Förderprogramms anzuknüpfen und die Förderrichtlinien des NIP fortzuführen. In diesem Zuge wird diese Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung zudem an die im vergangenen Jahr geänderte Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung zur Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angepasst.

Ziel der zweiten Phase des NIP ist dabei, die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie bis 2026 weiterzuentwickeln und die Grundlage für deren Wettbewerbsfähigkeit im Verkehrssektor und im Energiemarkt zu erreichen. Dies lässt sich weiterhin nur mit einer gemeinsamen Anstrengung aller Akteure erreichen. Regional integrierte Cluster, zum Beispiel im Rahmen des Programms „HyLand – Wasserstoffregionen in Deutschland“, können dabei als Leuchttürme fungieren und den Einsatz aufeinander abgestimmter Technologien entlang der gesamten Wertschöpfungskette von der Wasserstoffproduktion über die Verteilung bis hin zur Verwendung im Verkehr abdecken.

Im Fokus dieser Förderrichtlinie liegt die anwendungsbezogene Marktaktivierung; diese ist ebenso notwendig wie die Kontinuität bei Forschung und Entwicklung zur weiteren Kostenreduktion. Die Bundesregierung hat unter der Federführung des BMV 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 BMV 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. Sie werden neben der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) über die vorliegende Förderrichtlinie „Marktaktivierung“ (Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)) umgesetzt.

Nach dieser Förderrichtlinie können Investitionszuschüsse für innovative Produkte im Bereich Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie gewährt werden, die BMV im Folgenden näher ausführt. 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 Antrags-einreichung veröffentlicht.

¹ Regierungsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten zur Fortsetzung des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2006 bis 2016 (NIP), Gemeinsames Programm des BMVI, BMWi, BMBF und BMUB vom 30. September 2016 (https://BMV.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/nip-regierungsprogramm.pdf?__blob=publicationFile)



1 Förderziel und Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Die Maßnahmen des BMV im Rahmen der Fortsetzung des NIP zielen darauf ab, Mobilität mit Wasserstoff- und Brennstoffzellen weitestmöglich wettbewerbsfähig im Markt zu etablieren. Dies umfasst fahrzeugseitige Technologien und Systeme ebenso wie die jeweils notwendige Betankungsinfrastruktur, auch um einen substanziellen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung leisten zu können (minus 65 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990, Klimaneutralität bis 2045). Das NIP ist in der im Jahr 2020 verabschiedeten und im Jahr 2023 fortgeschriebenen Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) verankert und leistet einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung der NWS.

Das BMV verfolgt mit der Förderung der Wasserstoff- und Brennstoffzellenmobilität komplementär zu den Programmen der Elektromobilität mit Batterie sowie weiteren Maßnahmen zur Einführung alternativer Antriebe und regenerativer Kraftstoffe einen technologieoffenen Ansatz.

Ziel der Förderung ist die Marktaktivierung (als Vorstufe des Markthochlaufs) für Produkte mit Mobilitätsrelevanz im Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, 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 Erreichung einer gewerblichen Anwendung mit entsprechenden Stückzahlen.

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 sowie auf Grundlage der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2023/1315 vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) (AGVO) und der Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023). 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 den Artikeln 36a, 36b, 41, 49, 56, 56b oder Artikel 56c AGVO.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Das BMV fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie unter den in Nummer 4 genannten sowie gegebenenfalls weiteren im Aufruf zur Antragseinreichung definierten Voraussetzungen folgende Investitionen gemäß der einschlägigen Artikel der AGVO mit einem einmaligen Zuschuss.

2.1 Investitionszuschüsse für Fahrzeuge

Die Beschaffung oder die Umrüstung von Fahrzeugen (Straße, Schiene und Wasser) und Sonderfahrzeugen kann gefördert werden, solange sie mit einem Brennstoffzellen- oder vergleichbaren wasserstoffbasierten Antrieb beziehungsweise Energiewandlungssystem ausgestattet sind und somit als emissionsfreie oder saubere Fahrzeuge gelten.

2.2 Investitionszuschüsse für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung

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

2.3 Investitionszuschüsse für Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Mobilitätssektor

Der Bau, die Installation, Modernisierung und/oder Erweiterung stationärer oder mobiler Wasserstofftankstellen, dazugehörige technische Ausrüstung, die Anbindung an On-Site-Elektrolyse und Speicherung sowie On-Site-Elektrolyse und Speicher selbst können unter den Voraussetzungen des Artikels 36a AGVO gefördert werden. Die Wasserstofftankstelle muss spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff bereitstellen. Öffentlich zugängliche Tankstellen müssen zu diskriminierungsfreien Bedingungen und zu Marktpreisen zur Verfügung gestellt werden. In begründeten Fällen kann die Wasserstoffinfrastruktur auch nichtöffentlich errichtet werden (zum Beispiel in Fahrzeugdepots, an Flughäfen, See- und Binnenhäfen, Umschlag- und Liegeplätzen an Schiene und Wasser), sofern die Abnahme im Verkehrssektor nachweislich erfolgen kann.

Zusätzlich muss bei der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Straßenverkehr der im Betrieb abgegebene Wasserstoff den Regelungen des Artikels 36a AGVO entsprechen.

Zur Unterstützung des Transports des Wasserstoffs zur Tankstelle, im Fall der Versorgung von Wasserfahrzeugen auch direkt zu diesen, kann als dazugehörige technische Ausrüstung die Anschaffung von Trailern, Tankwagen, Wechseltanksystemen sowie die Errichtung von Abfüllstationen gefördert werden.



Als Verteilerzentren können zukünftig sogenannte H2-Hubs benötigt werden, in denen insbesondere Wasserstoff aus Pipelines, aber auch Wasserstoffderivate wie LOHC, Methanol oder Ammoniak aufbereitet werden. Zur Aufbereitung gehören zum Beispiel die Aufreinigung auf den in der Mobilität benötigten Reinheitsgrad, die Speicherung und die Kompression des Wasserstoffs, bevor er weiter zu den Tankstellen transportiert wird. Auch diese Vorhaben sind zur Befähigung der Mobilität mit Wasserstoff grundsätzlich förderfähig; das heißt, insbesondere zur Anbindung von Tankstellen an ein zukünftiges Wasserstoffpipeline-Netz oder einen H2-Hub sind Pipelineanschlüsse sowie Pipelines und Wasserstoff-Aufreinigungsanlagen förderfähig sowie Verteilzentren als solche.

2.4 Elektrolyseanlagen zur Erzeugung von Wasserstoff für den Einsatz im Mobilitätsbereich

Elektrolyseanlagen können gefördert werden, sofern der Betrieb mit erneuerbarem Strom erfolgt und der Wasserstoff im Mobilitätsbereich eingesetzt wird.

2.5 Umweltstudien

Umweltstudien können gefördert werden, sofern sie Wasserstoffanwendungen im Mobilitätsbereich zum Thema haben.

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 kleine und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt. Eine Definition der KMU enthält Anhang 1 AGVO; vergleiche auch den jeweils aktuellen Benutzerleitfaden zur Definition von KMU der Europäischen Kommission².

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.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2, 3 und 5 AGVO.

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, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Darüber hinaus sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO von der Förderung ausgeschlossen. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf die mindestens einer der Umstände nach Artikel 2 Nummer 18 Buchstabe a bis e AGVO zutrifft.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, projektbezogene Informationen für die Koordinierung übergeordneter Programmenthemen durch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) beizusteuern, sich gegebenenfalls aktiv an einer Begleitforschung zu beteiligen und auf sonstige Weise zu dieser beizutragen.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMV und der NOW GmbH für das NIP mitzuwirken und dem BMV und der NOW GmbH entsprechend zuzuarbeiten. Es gilt der jeweils aktuelle Kommunikationsleitfaden für das NIP, der auf der Website www.now-gmbh.de/kommunikationsleitfaden zur Verfügung steht.

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 für Fahrzeuge nach Nummer 2.1

Voraussetzung für eine Förderung des Erwerbs oder der Umrüstung von Fahrzeugen und Sonderfahrzeugen ist, dass die Fahrzeuge als sauber beziehungsweise emissionsfrei gemäß Artikel 2 Nummer 102f und 102g der AGVO eingestuft sind. Es gelten insbesondere die Anforderungen nach Artikel 36b Absatz 3 AGVO.

² Ein Benutzerleitfaden der Europäischen Kommission zur Definition von KMU samt Mustererklärung zur Feststellung des KMU-Status (Stand 2019) ist unter folgendem Link abrufbar:
<https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1/language-de/format-PDF/source-296153130>



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 41 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 Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Mobilitätssektor nach Nummer 2.3

Der für die Nutzung der Infrastruktur oder den Verkauf des Wasserstoffs in Rechnung gestellte Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

4.4 Bei Investitionszuschüssen für Elektrolyseanlagen nach Nummer 2.4

Für Elektrolyseanlagen können Investitionsbeihilfen zur Förderung erneuerbarer Energien nach den Bedingungen des Artikels 41 Absatz 3 AGVO oder nach dem Artikel 36a Absatz 3 Unterabsatz 2 AGVO am Standort der Tankinfrastruktur gewährt werden. Der erzeugte Wasserstoff muss überwiegend im Mobilitätsbereich beziehungsweise für die Tankinfrastruktur eingesetzt und aus erneuerbaren Energien hergestellt werden.

4.5 Bei der Förderung von Umweltstudien nach Nummer 2.5

Entsprechend Artikel 49 können Beihilfen für Studien gewährt werden, die sich unmittelbar auf Investitionen, die dem Umweltschutz dienen, beziehen. Die Studien müssen bei einem qualifizierten Dienstleister in Auftrag gegeben werden.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Anteilfinanzierung oder Festbetragsfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich De-minimis-Beihilfen – 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 beziehungsweise der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Eine Kumulierung der Förderung von Fahrzeugen mit einer sonstigen Förderung durch den Bund ist ebenfalls ausgeschlossen.

Die für die Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderbeträge werden in den Aufrufen zur Antrags-einreichung (siehe Nummer 7.2) mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt. Für die Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben und der Beihilfeintensität werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Grundsätzlich gilt als maximale Zuwendung je Investitionsgut die Anmeldeschwelle für Beihilfen nach Artikel 4 AGVO, soweit diese in den Aufrufen zur Antragseinreichung nicht anders definiert wird.

5.1 Bei Investitionszuschüssen für Fahrzeuge 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 36b AGVO können die Investitionsmehrausgaben im wettbewerblichen Verfahren mit bis zu 100 Prozent bezuschusst werden. Andernfalls gelten niedrigere Höchstförderquoten. Dabei können KMU im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden. Bei Investitionen, die darin bestehen, dass Fahrzeuge nachgerüstet werden, damit diese als saubere oder als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden können, sind die Investitionsmehrausgaben die Ausgaben für die Nachrüstung der Fahrzeuge.

Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition nach Nummer 2.1 werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung festgelegt.

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 41 AGVO können die Investitionsmehrausgaben im wettbewerblichen Verfahren mit bis zu 100 Prozent bezuschusst werden. Andernfalls gelten niedrigere Höchstförderquoten. Dabei können KMU im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung festgelegt.



5.3 Bei Investitionszuschüssen für Wasserstofftankinfrastruktur nach Nummer 2.3

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Bei Straßen-, Schienen- und Flughafen-Tankinfrastruktur gilt die Regelung des Artikels 36a AGVO. Gemäß Artikel 36a AGVO kann diese Tankinfrastruktur im wettbewerblichen Verfahren mit bis zu 100 Prozent der Investitionsausgaben bezuschusst werden. Andernfalls gelten niedrigere Höchstförderquoten. Dabei können KMU im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Für Infrastrukturen für Seehäfen und Binnenhäfen gelten jeweils die Regelungen gemäß Artikel 56b beziehungsweise 56c AGVO und für Wasserstoffverteilzentren (H2-Hubs) und Aufreinigungsanlagen die Regelungen als lokale Infrastrukturen gemäß Artikel 56 AGVO.

Für diese Infrastruktur nach Artikel 56, 56b und 56c darf der Investitionszuschuss nicht höher sein als die Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn der Investition. Die Investitionsbeihilfen können dabei bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen. Diese Angaben sind als Obergrenze zu verstehen. Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung (siehe Nummer 7.2) festgelegt.

5.4 Bei Investitionszuschüssen für Elektrolyseure nach Nummer 2.4

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Gemäß Artikel 41 AGVO kann der Elektrolyseur im wettbewerblichen Verfahren mit bis zu 100 Prozent der Investitionsausgaben bezuschusst werden. Andernfalls gelten niedrigere Höchstförderquoten. Dabei können KMU im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition und Angaben zum wettbewerblichen Verfahren werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung (siehe Nummer 7.2) festgelegt.

5.5 Bei der Förderung von Umweltstudien nach Nummer 2.5

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Entsprechend Artikel 49 können die Ausgaben für die Studie mit bis zu 60 Prozent bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) beziehungsweise die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) werden zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide.

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 und über die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 100 000 Euro veröffentlicht werden, vergleiche Artikel 9 AGVO. Im Fall von De-minimis-Beihilfen wird jede Einzelbeihilfe ab dem 1. Januar 2026 in einem zentralen Register auf nationaler oder Unionsebene erfasst.

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

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 BHO sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten dem BMV oder den damit beauftragten Institutionen unverzüglich zur Verfügung zu stellen. Die Informationen werden ausschließlich im Rahmen der Begleitforschung und der gegebenenfalls folgenden Evaluation verwendet, vertraulich behandelt und so anonymisiert veröffentlicht, dass ein Rückschluss auf einzelne Personen oder Organisationen nicht möglich ist.

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 BMV derzeit folgenden Projektträger beauftragt:

Projektträger Jülich (PtJ)
Forschungszentrum Jülich GmbH
Geschäftsbereich Energie, Verkehr, Infrastruktur (EVI)
Fachbereich EVI1
Lützowstraße 109
10785 Berlin

Weitere Informationen und Kontakte unter: www.ptj.de/nip



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

Antragsteller können die „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung“ unter der Internetadresse <http://www.foerderportal.bund.de/> im Formularschrank des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt abrufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger anfordern.

Die NOW GmbH ist im Auftrag des BMV verantwortlich für die Koordination, Steuerung, programmatische Verwertung und die Kommunikation der Fördermaßnahmen. Fragen zur programmatischen Ausrichtung können an folgende E-Mail-Adresse gestellt werden: nip@now-gmbh.de

7.2 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist für Investitionszuschüsse nach Nummer 2.1 bis 2.5 dieser Förderrichtlinie grundsätzlich einstufig angelegt. Eine Ausnahme bildet das Wettbewerbsverfahren „HyLand – Wasserstoffregionen in Deutschland“ des BMV, bei dem integrierte Konzepte von Regionen auf Basis einer gesamtheitlichen Skizze beurteilt werden und die Gewinner durch den Projektträger zur Antragseinreichung aufgefordert werden. In den Wettbewerbsunterlagen wird der Prozess entsprechend weiter detailliert.

Die Antragsteller werden grundsätzlich im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Ausnahmen hiervon sind Anträge für Projekte im Zuge des Investitionsgesetzes Kohleregionen, die auf Seiten des jeweiligen Bundeslandes einen Auswahlprozess absolviert haben und infolge dieses Prozesses bereits priorisiert worden sind. Soweit dies den beihilferechtlichen Regeln der AGVO nicht widerspricht, kann für diese Projekte ohne einen Aufruf über diese Richtlinie ein Antrag gestellt werden; ein erneuter Auswahlprozess findet dann nicht statt.

Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Ein Förderantrag muss dabei mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Ausgaben des Vorhabens, Art der Beihilfe und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

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 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P beziehungsweise Nummer 1.3 ANBest-Gk wird die Zuwendung nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen ausgezahlt.

7.4 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 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum 31. Dezember 2026 befristet.

Berlin, den 13. November 2025

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Büsching