



Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

Aufruf zur Antragseinreichung
für die Förderung von

Wasserstofftankstellen im Straßenverkehr in Verbindung mit Nutz-
fahrzeugen mit wasserstoffbasierten Antrieben

(01/2026)

1. PRÄAMBEL

Mit der „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)“ vom 13.11.2025 unterstützt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) die Marktaktivierung für Produkte, die die technische Marktreife erzielt haben, am Markt jedoch noch nicht wettbewerbsfähig sind, als Vorstufe des Markthochlaufs.

Mit diesem Förderaufruf soll maßgeblich dazu beigetragen werden, dass ein Initialnetz zur Betankung mit Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge in Deutschland entsteht. Hierbei soll der Fokus der Förderung auf einem Paket aus öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen (HRS, engl. hydrogen refuelling stations) und Nutzfahrzeugen mit wasserstoffbasierten Antrieben liegen, im Folgenden auch Paketförderung genannt. So soll eine Grundausrüstung der Wasserstofftankstelle durch Fahrzeuge sowie eine Betankungsmöglichkeit Vor-Ort ermöglicht werden.

Die geförderten Wasserstofftankstellen dienen der Erfüllung der Zielvorgaben der europäischen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR). Die HRS-Standorte müssen entsprechend der TEN-V Verordnung entlang des TEN-V Kernnetzes oder/und an städtischen Knoten liegen. Mit dem Aufruf sollen ca. 40 Tankstellen und dazugehörige Fahrzeuge gefördert werden. Die tatsächliche Anzahl an Tankstellen und Fahrzeugen ergibt sich auf Basis der Priorisierung der eingereichten Anträge und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

2. FRIST ZUR ANTRAGSEINREICHUNG UND FÖRDERGEGENSTÄNDE

Anträge im Rahmen dieses Förderaufrufs können **bis zum 31.05.2026** über das Portal easy-Online eingereicht werden (s. unter Punkt 4.2).

Inhalte des aktuellen Aufrufs sind Investitionszuschüsse für den Aufbau von Wasserstofftankstellen im Straßenverkehr mit Schwerpunkt Nutzfahrzeuge und für die Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit wasserstoffbasierten Antrieben. Die rechtlichen Grundlagen richten sich nach den Fördergegenständen der Nummern 2.1 und 2.3 der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II vom 13.11.2025.

Grundsätzlich sollen hierbei kombinierte Anträge aus HRS und Fahrzeugflotten als Paket beantragt werden. Dabei muss eine Auslastung der täglichen Kapazität (über 24h gerechnet) von mindestens 10% der HRS durch vorhandene und/oder zu beschaffende Fahrzeuge abgedeckt werden. Darüber hinaus können für bestehende oder im Bau bzw. Planung befindliche HRS-Standorte auch Fahrzeugflotten gefördert werden, wenn hierdurch die Anforderung zur Auslastung erfüllt werden.

Bei einer bestehenden Flotte kann auch eine HRS gefördert werden, wenn im Umkreis von 50 km kein Wasserstoff für die Fahrzeuge getankt werden kann und die beantragte HRS zu mind. 10% durch die bestehende Flotte ausgelastet wird.

Für diesen Aufruf werden 4 Varianten einer solchen Paketförderung betrachtet. Dabei ist zu beachten, dass ein Paket die direkte Verbindung von bestimmten Tankstellen mit Fahrzeugen bedeuten soll:

Variante 1: Neue Tankstelle und neue Fahrzeuge

Variante 2: Ausbau einer bestehenden Tankstelle auf die Anforderungen der AFIR und neue Fahrzeuge

Variante 3: Neue Tankstelle (Fahrzeuge für Auslastung vorhanden oder in Beschaffung)

Variante 4: Für eine bereits realisierte oder in Planung/Bau befindliche AFIR-konforme Tankstelle sind für deren Auslastung auch Fahrzeuge förderfähig.

Unter Nummer 3. Förderung dieses Aufrufs sind die Rahmenbedingungen für die jeweiligen Fördergegenstände detailliert zu finden.

3. FÖRDERUNG

3.1. FÖRDERFÄHIGE AUSGABEN

Wasserstofftankstelle (HRS)

Zuwendungsfähig sind die mit der Errichtung der Tankstelle verbundenen Ausgaben für materielle und immaterielle Vermögenswerte, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden, hierzu zählt auch die Beschaffung von SWAP-Trailern. Der Leistungszeitraum einer Auftragsvergabe muss innerhalb des Bewilligungszeitraums liegen. Dieser wird im Zuwendungsbescheid festgelegt. Zuwendungsfähig sind nur diejenigen Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums entstehen.

Ausgenommen sind der Erwerb von Grundstücken und der Hochbau für Gebäude. Betriebsausgaben sind ebenfalls nicht förderfähig.

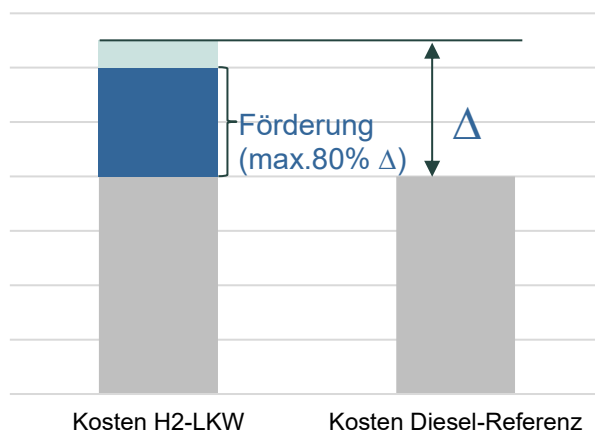
Die Gesamtinvestitionsausgaben sind anhand von Angeboten bzw. plausiblen Preiskalkulationen nachzuweisen.

Der Fördermittelgeber wird zudem gewährleisten, dass Beihilfen für denselben Empfänger 40 % der Gesamtmittelausstattung der betreffenden Beihilferegulierung nicht überschreiten.

Fahrzeuge

Die Zuwendung erfolgt als Investitionszuschuss. Maßgeblich für die Ermittlung der jeweiligen Förderhöhe sind die erforderlichen Investitionsmehrausgaben zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens.

Die Investitionsmehrausgaben werden aus der Differenz der Ausgaben für ein Nutzfahrzeug mit Wasserstoffantrieb zu einem vergleichbaren Nutzfahrzeug mit konventionellem Diesel-Antrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI beziehungsweise der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse ermittelt. Dieses Delta besteht entweder aus der beantragten Förderquote (max. 80 %, solange der maximale Förderbetrag nicht überschritten wird) oder aus dem maximalen Förderbetrag pro Fahrzeugkategorie gemäß Tabelle 1 im Abschnitt 3.2. In diesem Fall hat der Antragsteller die darüber hinaus gehenden Differenzmehrkosten vollständig selber zu tragen. Der maximale Förderbetrag pro Fahrzeugkategorie aus der Tabelle 1 Abschnitt 3.2 stellt eine verbindliche Obergrenze dar.



Zum Zweck der Festlegung dieser Investitionsmehrausgaben ist dem Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen ein Angebot über die Anschaffung eines konventionell angetriebenen Referenzfahrzeugs (Vergleichsfahrzeug) mit vergleichbaren Fahrzeugmerkmalen beizufügen. Die Auswahl des konventionellen Vergleichsfahrzeugs soll anhand geeigneter Kriterien erfolgen und muss der spezifischen Fahrzeugkonfiguration entsprechen.

Die im Antrag angegebene Höhe der benötigten Fördermittel ist verbindlich und

kann nicht nachträglich erhöht werden.

Bei der Abrechnung der Investitionsmehrausgaben wird geprüft, ob der tatsächliche Kaufpreis des Fahrzeugs hinter dem Wert aus der Antragsphase zurückbleibt. In diesem Fall werden die tatsächlich entstandenen Investitionsmehrausgaben durch den Projektträger ermittelt. Dies erübrigt sich, sofern der in der Antragsphase angesetzte Kaufpreis erreicht oder überschritten wird.

3.2. FÖRDERQUOTE

Wasserstofftankstelle (HRS)

Die Wasserstofftankstelle kann mit bis zu **50 %** der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben bezuschusst werden. Die Zuwendung darf allerdings einen **Höchstbetrag von 4 Mio. €** nicht überschreiten.

Fahrzeuge

Ein Nutzfahrzeug mit wasserstoffbasiertem Antrieb kann mit bis zu **80%** der zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben bezuschusst werden. Die Zuwendung pro Paketantrag darf **3 Mio. €** für

Fahrzeuge und **pro Fahrzeug einen Höchstbetrag** wie in nachfolgender Tabelle 1 nicht überschreiten:

Fahrzeugkategorie	Max. Förderbetrag	Annahme H2-Durchschnittsverbrauch
N2 mit Brennstoffzelle	150.000 €	9 kg/Tag
N2 mit Wasserstoffverbrenner	50.000 €	9 kg/Tag
N3 (<= 30 t) mit Brennstoffzelle	220.000 €	15 kg/Tag
N3 (<= 30 t) mit Wasserstoffverbrenner	70.000 €	15 kg/Tag
N3 (> 30 t) mit Brennstoffzelle	300.000 €	25 kg/Tag
N3 (> 30 t) mit Wasserstoffverbrenner	100.000 €	25 kg/Tag

Tabelle 1: Übersicht förderfähige Fahrzeugkategorien mit dem jeweiligen maximalen Förderbetrag sowie ihre zugeordneten durchschnittlichen Verbräuche

Paketförderung

Pro Paketantrag können maximal 7 Mio. € bewilligt werden, wobei maximal 4 Mio. € pro HRS und 3 Mio. € für Fahrzeuge bereitgestellt werden.

Für die Festlegung der jeweiligen zuwendungsfähigen Ausgaben sind die Artikel 36a und 36b der AGVO (Verordnung (EU) Nr. 651/2014, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2023/1315 vom 23.06.2023) maßgeblich.

Bei Antragstellung ist über beantragte oder bereits gewährte ergänzende Förderung, die im Zusammenhang mit der Paketförderung steht, Auskunft zu geben.

3.3. KUMULIERUNG MIT ANDERWEITIGER FÖRDERUNG

Im Falle einer Beihilfe gelten bei Kumulierung die Bestimmungen des Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014.

3.4. FÖRDERVORAUSSETZUNGEN

Die Auslastung der HRS muss über **Kooperationsverträge** gesichert sein, welche spätestens zur Bewilligung der Förderung unterzeichnet sind. Die erforderlichen Mindestinhalte der Kooperationsverträge werden in der beigelegten Checkliste detailliert aufgeführt. Die Auslastung wird anhand von durchschnittlichen international anerkannten Verbrauchsangaben berechnet (siehe Tabelle 1).

Die Fördervoraussetzungen für die HRS lauten:

- Es muss eine Betankung mit gasförmigem Wasserstoff (GH2) bei 700 und 350 bar möglich sein. Zusätzliche Befüll-Optionen werden begrüßt (z.B. LH2).

- Es muss eine tägliche Betankungskapazität von mindestens 1.000 kg¹ gewährleistet werden
- **Der Standort der Wasserstofftankstelle** (neu zu errichten bzw. Bestandstankstelle) muss am TEN-V-Netz (Kernnetz) bzw. innerhalb von 10 km Entfernung von der nächsten Ausfahrt zum TEN-V-Netz lokalisiert sein oder im funktional-dynamischen Bereich eines städtischen Knotens gemäß der dem Förderaufruf beigefügten Liste liegen.
Der Abstand einer zum TEN-V-Netz zählenden Tankstelle zu einer anderen AFIR-konformen Tankstelle (am TEN-V Kernnetz) muss grundsätzlich mind. 100 km betragen (Ausnahmen bestehen bei unterschiedlichen Wasserstoffabgaben wie LH2 und GH2). Unter https://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/nip/hrs_nfz_2026 ist eine Karte zum Download verfügbar, die den für die Prüfung der Abstandsvorgabe maßgeblichen Status-quo im Januar 2026 abbildet. Relevant sind nur die in Betrieb oder bereits in Bau befindlichen Tankstellen. Zusätzlich können diese Standorte im StandortTOOL der NOW (<https://standorttool.de/>) genau lokalisiert werden. Dort müssen im Layer „Status Befülloptionen“ nur die Optionen „in Betrieb“ und „in Bau“ ausgewählt werden.
- Die Tankstelle muss für leichte und schwere Nutzfahrzeuge nutzbar sein.
- Über Kooperationsverträge muss mindestens eine 10%ige tägliche Auslastung der Betankungskapazität durch die beantragte oder vorhandene Fahrzeugflotte gewährleistet werden.
- Die Tankstelle muss öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglich sein.
- Die Tankstelle muss erneuerbaren Wasserstoff nicht biogener Herkunft (RFNBO, Richtlinie (EU) 2023/2413), biogenen Wasserstoff aus fortschrittlicher Biomasse (Erneuerbare-Energien-Richtlinie Anhang IX Teil A), oder kohlenstoffarmen Wasserstoff gemäß des Low-carbon hydrogen delegated act (Richtlinie (EU) 2024/1788) abgeben. Dies kann über die Beteiligung am THG-Quotenhandel oder über andere geeignete Zertifikate nachgewiesen werden. Die genutzten dafür gültigen Zertifikate müssen im Zuge der Berichtserstattung bis zum Ende der Zweckbindungszeit jährlich bereitgestellt werden.
- Ab 2035 muss die Tankstelle ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff (gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2023/2413 in aktueller Fassung) abgeben.

Die Voraussetzungen für die Beschaffung von Nutzfahrzeugen im vorliegenden Aufruf sind wie folgt:

- Grundsätzlich können nur marktverfügbare Nutzfahrzeuge (Neufahrzeuge²) mit wasserstoffbasierten Antrieben (Brennstoffzelle oder Wasserstoffverbrennungsmotor) gefördert werden (N2 und N3)

¹ Um als Wasserstofftankstelle mit einer Nennkapazität von 1 Tonne/Tag zu gelten, muss eine Wasserstofftankstelle so ausgelegt sein, dass sie mindestens 1 Tonne Wasserstoff pro Tag (über 24 Stunden abgeben kann. Dies erfordert, dass alle Elemente des Betankungssystems, wie Kompressor und Hochdruckspeicher, so ausgelegt sind, dass sie eine mit dieser Zahl kompatible Durchsatzrate gewährleisten können.

² als Neuwagen gilt auch ein Fahrzeug bis zu einer maximalen Laufleistung von 500 km.

- Der Verbrauch der beantragten Fahrzeugflotte muss mindestens 10%, darf aber nicht mehr als 20 % der täglichen Auslastung der HRS ausmachen. Der Verbrauch wird aufgrund der den Antragsunterlagen beigefügten Fahrzeugtabelle (Tabelle 1 in Abschnitt 3.2) berechnet.

Die Bewilligung der Anträge steht unter Haushaltsvorbehalt, sollten die Anträge aufgrund Ihrer Qualität oder fehlender Unterlagen nicht rechtzeitig im Haushaltsjahr 2026 bewilligt werden können, kann der Projektträger diese ablehnen.

3.5. WEITERE ANFORDERUNGEN

Bei Verkauf der geförderten Investitionsgüter muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass alle Pflichten an den Käufer übergehen. Die übliche Zweckbindungsfrist wird für die HRS auf 6 Jahre und für die Fahrzeuge auf 4 Jahre festgelegt.

Potenziellen Nutzern der HRS muss ein diskriminierungsfreier Zugang zu Marktpreisen gewährt werden, auch in Bezug auf die Gebühren, die Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden sowie sonstigen Nutzungsbedingungen. Die geförderte Tankinfrastruktur muss dem Stand der Technik und dem Mess- und Eichrecht sowie den Nutzungs-, Bezahl- und Preistransparenzvorgaben wie den technischen Anforderungen nach der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entsprechen.

Die Zuwendungsempfänger können im Zuwendungsbescheid verpflichtet werden, der mit der Begleitforschung beauftragten Organisation Betriebsdaten der geförderten Infrastruktur (bspw. Verfügbarkeit/Performance, Nachweis der Abgabe von kohlenstoffarmem oder erneuerbarem Wasserstoff) und der geförderten Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren kann eine Meldepflicht zu Nutzungsmöglichkeiten samt technischer Ausstattung zur Information der potenziellen Nutzer festgelegt werden.

3.6. Priorisierung der Anträge

Der Fördermittelgeber wird die Anträge priorisieren und entsprechend bis zur Ausschöpfung der hierfür im Haushalt verfügbaren Mittel bewilligen. Dabei werden Wasserstofftankstelle sowie Fahrzeugflotte zunächst einzeln bewertet und anschließend zu einer Gesamtbewertung aufsummiert. Einzig die Fahrzeuge aus Variante 4 unter Nr. 2 dieses Aufrufs werden in einem separaten Förderbudget priorisiert.

Priorisierungskriterien

Wasserstofftankstelle

- Fördereffizienz: Fördermitteleinsatz pro täglicher Betankungskapazität der Tankstelle in EUR/kg
- Qualität des Vorhabens (Vernetzung: Anzahl der Konsortialpartner & LOIs, Technologiebreite, Reife des Vorhabens: Stand der Grundstücksicherung und Genehmigung der HRS)
- Anzahl und Art der Betankungspunkte für schwere Nutzfahrzeuge

- Doppelte AFIR-Erfüllung (d.h. Standort kann sowohl einem städtischen Knoten als auch dem TEN-V Kernnetz zugerechnet werden)

Fahrzeuge

- Fördereffizienz: Höhe der beantragten Fördermittel pro Fahrzeugkategorie im Verhältnis zu der maximal möglichen Höhe der Fördermittel pro Fahrzeugkategorie
- Qualität des Vorhabens (Vernetzung, Technologiebreite, Reife des Vorhabens wie bei Wasserstofftankstelle ausgeführt)

Weiterführende Erläuterungen zu den Kriterien finden Sie in der Vorlage für die Vorhabenbeschreibung auf der PTJ-Internetseite zum Förderaufruf, siehe auch Punkt 4.1.

4. ANFORDERUNGEN AN DIE ANTRÄGE

4.1. ERSTELLUNG DER ANTRAGSUNTERLAGEN

Hinweise zur Antragstellung, Vorlagen, weitere für die Antragstellung notwendige Dokumente sowie eine **Checkliste zur vollständigen Antragstellung** finden Sie auf der Internetseite des Projektträgers unter folgender Adresse:

https://www.ptj.de/foerdermoeglichkeiten/nip/hrs_nfz_2026

Unter dieser Adresse ist auch ein Excel-Tool verfügbar, das potenziellen Antragstellern eine erste Einschätzung ermöglicht, ob Ihr Vorhaben grundsätzlich förderfähig sein könnte.

Wasserstofftankstelle:

Die Checkliste zur Antragstellung gibt Auskunft über Dokumente und Unterlagen, die mit dem Antrag einzureichen sind, damit dieser als vollständig eingegangen gilt. Ein nicht vollständig eingegangener Antrag kann aus formalen Gründen abgelehnt werden.

Die Vorhabenbeschreibung ist auf Basis der auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten Vorlage zu erstellen. Bitte beachten Sie die oben genannten Priorisierungskriterien und gehen Sie darauf in der Vorhabenbeschreibung jeweils ein. Zusätzlich sollten folgende Informationen enthalten sein:

- Darstellung der Punkte der Standort-Analyse, welche zur Auswahl des beantragten Standortes der HRS geführt haben. Dabei ist auf die Bedeutung multimodaler Knoten, die Zugehörigkeit zum jeweiligen funktionalen städtischen Knoten und die Bedarfe aus dem Schwerlastverkehr detailliert einzugehen.
- Darstellung der Nutzung der HRS durch die beantragten oder geplanten bzw. vorhandenen Fahrzeuge
- Beitrag des Vorhabens zum Umwelt-/Klimaschutz (z.B. Einschätzung der CO₂-Einsparung durch den geplanten Einsatz des Wasserstoffs im Verkehrsbereich).

Des Weiteren sind Angaben zu den folgenden Themen zu machen:

- Vernetzung: Zusammenarbeit innerhalb des Projektkonsortiums und
- Vernetzung mit anderen Paketträgen / HRS zu größeren Netzen (LOI)
- Technologiebreite: Heavy Duty-Technologieoptionen, die im Vorhaben sowohl durch HRS- als auch durch die beantragten Fahrzeuge genutzt werden, Anzahl der Betankungspunkte
- Reife des Vorhabens: Status des Standortes und der Genehmigung der HRS
- Prognostizierte Absatzmenge von Wasserstoff am Standort in kg/Tag (Zeitraum bis 5 Jahre nach Inbetriebnahme)

Der Umfang der gemeinsamen Vorhabenbeschreibung (für Wasserstofftankstelle und Fahrzeuge zusammen) sollte zehn Seiten nicht überschreiten.

Hinweis für Unternehmen mit mehreren Standorten: Bitte beachten Sie, dass für jede Tankstelle / Standort ein separater Antrag gestellt werden muss.

Fahrzeuge:

Die Vorhabenbeschreibung ist auf Basis der auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten Vorlage zu erstellen. Bitte beachten Sie die oben genannten Priorisierungskriterien und gehen Sie darauf in der Vorhabenbeschreibung jeweils ein. Zusätzlich sollten folgende Informationen enthalten sein:

- Beitrag des Vorhabens zum Umwelt-/Klimaschutz (z.B. Einschätzung der CO₂-Einsparung durch den geplanten Einsatz des Wasserstoffs im Verkehrsbereich).

Des Weiteren sind Angaben zu den folgenden Themen zu machen:

- Nachweis zur gezielten Nutzung einer bestimmten Wasserstofftankstelle (nur bei Fahrzeugantrag ohne Neu- oder Ausbau einer HRS)
- Geplante km-Leistung (jährlich)

Der Umfang der gemeinsamen Vorhabenbeschreibung (für Wasserstofftankstelle und Fahrzeuge zusammen, s.o.) sollte zehn Seiten nicht überschreiten.

Bei den Anträgen von neu gegründeten juristischen Personen muss die Aufbringung der für das Vorhaben notwendigen Eigenmittel mit dem Antrag dargestellt werden (z.B. über eine Patronatserklärung).

4.2. EINREICHUNG DES ANTRAGS

Anträge sind bis zur oben unter Nummer 2 genannten Frist **über das easy-Online-Portal** einzureichen:

<https://foerderportal.bund.de/easyonline>

Das Förderprogramm des BMV sowie der entsprechende Förderschwerpunkt sind im easy-Online-Portal unter folgenden Bezeichnungen zu finden:

- Fördermaßnahme: Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie - Phase II
- Förderbereich: Marktaktivierung – Paketförderung öffentliche Tankstellen und Fahrzeuge

In easy-Online sind alle geforderten Daten zum Antrag anzugeben. Alle Anhänge zum Antrag wie unter Nummer 4.1 beschrieben sind als PDF-Datei hochzuladen. Dies ist erst nach dem Schritt „Endfassung einreichen“ möglich, wenn alle Daten im easy-Online-Antragsformular finalisiert wurden.

Für eine rechtsverbindliche Antragstellung können Sie die Unterlagen ausschließlich digital über easy-online durch Verifizierung per TAN-Verfahren einreichen. Notwendig hierfür ist eine personalisierte E-Mail-Adresse (kein Funktions-E-Mail-Adresse o. ä.). Weitere Informationen zum einstufigen bzw. zweistufigen TAN-Verfahren sind in den easy-online Versionshinweisen bzw. im Handbuch hinterlegt.

Der Postversand der Antragsunterlagen mit rechtsverbindlicher handschriftlicher Unterschrift sowie die digitale Einreichung mit einer qualifizierten elektronischen Signatur stellen alternative Möglichkeiten dar.

Zum Antrag soll eine gemeinsame Vorhabenbeschreibung (Wasserstofftankstelle und Fahrzeuge) als Anhang hinzugefügt werden. Es soll ein gemeinsames Akronym für sowohl Wasserstofftankstelle als auch für die Fahrzeuge gewählt werden.

5. ANFORDERUNG AN DAS BERICHTSWESEN WÄHREND UND GGF. NACH DER PROJEKTLAUFZEIT

Während der Projektlaufzeit³ müssen gemäß den geltenden Nebenbestimmungen zum Zuwendungsbescheid die Zwischen- und Schlussberichte neben dem Projektträger Jülich auch bei der NOW GmbH eingereicht werden.

Gemäß Punkt 3.5 in diesem Aufruf müssen während der Zweckbindungsfrist nach dem Ende der Vorhabenlaufzeit entsprechende Daten und Berichte an den Projektträger Jülich und die NOW GmbH eingereicht werden.

Wesentliche Änderungen zur Zweckbindung der Maßnahme sind dem Projektträger nach Inbetriebnahme der Investitionsgegenstände gemäß der in der Anlage „Weitere Nebenbestimmungen und Hinweise“ zum Zuwendungsbescheid genannten Zweckbindungsfrist anzuzeigen.

Die Zwischenberichte sollen über eine Web-Anwendung eingereicht werden. Der Projektträger wird hierfür einen Link per E-Mail zur Verfügung stellen.

Bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen wird die Möglichkeit eines Widerrufs der Zuwendung geprüft.

³ Die maximale Projekt- bzw. Vorhabenlaufzeit beträgt i.d.R. 36 Monate ab Bewilligung. Das Vorhaben sollte spätestens drei Monate nach Bewilligung begonnen werden.

6. ANSPRECHPARTNER

E-Mail-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ptj-NIP-MA@fz-juelich.de.

Sprechzeiten für telefonische Rückfragen:

Montags und mittwochs zwischen 10:00 – 12:00 und 13:00 – 15:00 Uhr unter 030 / 20199 3910