

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Erster Aufruf zur Antragseinreichung (Teil 1)

zur Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (08/2021)

gemäß der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) vom 2. August 2021
(Richtlinie KsNI)

1. Präambel

Mit der Richtlinie KsNI unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Beschaffung von leichten und schweren Batterie- und Brennstoffzellen-Nutzfahrzeugen sowie die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit von außen aufladbarem hybridelektrischem Antrieb. Ebenso förderfähig ist die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur. Gefördert werden auch verkehrsrechtlich zugelassene Sonderfahrzeuge analog zu den für Nutzfahrzeuge¹ genannten Kategorien.

Die Richtlinie KsNI dient der Umsetzung des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 und der darin formulierten Ziele und Maßnahmen. Bis 2030 soll etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen. Das Förderprogramm KsNI ist eingebettet in den Umsetzungsprozess des „[Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge](#)“², das am 11. November 2020 im Rahmen des BMVI-Nutzfahrzeuggipfels vorgestellt und veröffentlicht wurde.

Bitte beachten Sie, dass aufgrund eines Notifizierungsvorbehalts der Europäischen Kommission gemäß Nummer 1.2 der Richtlinie KsNI derzeit keine Antragsstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) gemäß Nummer 2.7.2. der Richtlinie KsNI im Rahmen des ersten Förderaufrufs vorgesehen ist. Die Förderung der Beschaffung von Tankinfrastruktur wird vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission voraussichtlich im Rahmen künftiger Förderaufrufe möglich sein.

¹ Im Nachfolgenden wird die Bezeichnung Nutzfahrzeuge für Fahrzeuge nach Nummer 2.1 bis 2.3 der Richtlinie KsNI verwendet, sofern die Regelungen für alle Fahrzeugarten (Nutzfahrzeuge, Sonderfahrzeuge, umgerüstete Diesel-Fahrzeuge) Anwendung finden.

² https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/gesamtkonzept-klimafreundliche-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



2. Wer wird gefördert?

Die Projektförderung richtet sich an Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine.

3. Fördergegenstand

Gefördert wird die Anschaffung von Nutz- und Sonderfahrzeugen mit batterie- oder brennstoffzellenelektrischem Antrieb gemäß § 2 Nummer 2 und 4 EMOG der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates. Außerdem wird die Anschaffung der von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-In-Hybrid) und Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeugen gemäß § 2 Nummer 3 EMOG der EG-Fahrzeugklasse N3 gefördert. Die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMOG ist ebenfalls förderfähig. Nähere Informationen zur Förderung der Umrüstung sind dem „[Merkblatt zur Umrüstung](#)“ zu entnehmen.

Darüber hinaus ist die für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur förderfähig. Bitte beachten Sie, dass aufgrund eines Notifizierungsvorbehalts der Europäischen Kommission gemäß Nummer 1.2 der Richtlinie KsNI derzeit keine Antragstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des EMOG gemäß Nummer 2.7.2. der Richtlinie KsNI im Rahmen des ersten Förderaufrufs vorgesehen ist. Die Förderung der Beschaffung von Tankinfrastruktur wird vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission voraussichtlich im Rahmen künftiger Förderaufrufe möglich sein.

Der maximale Zuwendungshöchstbetrag für die Fördergegenstände Nutzfahrzeuge und Tank- und Ladeinfrastruktur beträgt je Antragsteller/in, Fördergegenstand und Kalenderjahr jeweils 15 Millionen Euro (Netto).

Es bestehen Obergrenzen hinsichtlich der maximal förderfähigen Investitionsmehrausgaben (sogenannte Kappungsgrenzen). Näheres regelt unter anderem Nummer 8 dieses Förderaufrufs.

4. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Nutzfahrzeugen und Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1 der Richtlinie KsNI sind bis zum **27. September 2021** elektronisch über das [eService Portal](#)³ bei der Bewilligungsbehörde, dem Bundesamt für Güterverkehr, einzureichen. Dafür sind die bereitgestellten [Vorlagen](#)⁴ zu verwenden. Es werden nur fristgerecht und vollständig eingegangene Anträge berücksichtigt. Im [eService Portal](#)⁵ steht eine Checkliste zur Verfügung, in der die benötigten Unterlagen benannt werden.

³ <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

⁴ <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

⁵ <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Für die Anträge auf Förderung von Nutzfahrzeugen beläuft sich der Bewilligungszeitraum auf **12 Monate**, für die beantragte Tank- und Ladeinfrastruktur auf **24 Monate** jeweils ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides.

Vor dem Hintergrund der geplanten Veröffentlichung mehrerer Förderaufrufe pro Jahr wird den Antragstellern/innen empfohlen, nur so viele Nutzfahrzeuge sowie entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur zu beantragen, wie innerhalb des genannten Bewilligungszeitraums zugelassen beziehungsweise in Betrieb genommen werden können.

5. Bedingungen zur Förderung von Nutzfahrzeugen und Tank- und Ladeinfrastruktur

Kumulierungsverbot

Bitte beachten Sie, dass eine gleichzeitige Inanspruchnahme der Förderung über den vorliegenden Aufruf und anderer öffentlicher Mittel nicht zulässig ist (Kumulierungsverbot). Fahrzeugzubehör, welches nicht zum Lieferumfang des geförderten Fahrzeugs ab Werk gehört, fällt nicht unter das Kumulierungsverbot. Dies gilt auch für die Kosten beziehungsweise Ausgaben für den Einbau des Fahrzeugzubehörs. Als Fahrzeugzubehör gelten insbesondere Verschleißteile, die ersetzt werden (wie zum Beispiel Reifen), und Nachrüstungsgegenstände (wie zum Beispiel ein nachträglich eingebautes Fahrerassistenzsystem) oder Bauteile zur Erweiterung der elektrischen Energieversorgung des Nutzfahrzeugs (wie zum Beispiel Adapter, Wandler bei unterschiedlichen Spannungen), vergleiche Nummer 5.7 der Richtlinie KsNI. Der/Die Zuwendungsempfänger/in ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

Förderung von Neufahrzeugen

Gefördert wird die Beschaffung von Neufahrzeugen. Als Neufahrzeuge gelten hierbei gemäß Nummer 2.4 der Richtlinie KsNI auch Fahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen Zulassung auf den Hersteller beziehungsweise den Händler und einer maximalen Laufleistung von 10.000 km. In diesem Fall darf das Fahrzeug bei der Erstzulassung nicht gefördert worden sein. Förderfähig ist ebenfalls die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 mit batterie- und brennstoffzellenelektrischem Antrieb. Nähere Informationen zu dem Thema Umrüstung, insbesondere hinsichtlich der Berechnung der Investitionsmehrausgaben in verschiedenen Konstellationen der Umrüstung, sind dem „[Merkblatt zur Umrüstung](#)“ zu entnehmen.

Bei der Auswahl des Unternehmens, welches die Umrüstung durchführt, wird empfohlen, die im Rahmen der Task-Force „[Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe](#)“⁶ des BMVI gemeinsam mit den/der Akteuren/innen der Umrüstungsbranche erarbeiteten Qualitätsstandards zu beachten. Sofern eine Begutachtung des umzurüstenden Bestandsfahrzeugs für die Beantragung der Förderung notwendig ist, wird auf die verpflichtenden

⁶ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruetzung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Voraussetzungen zur Auswahl geeigneter Begutachtungsverfahren verwiesen. Diese sind ebenfalls dem [„Merkblatt zur Umrüstung“](#) zu entnehmen.

Beschaffung durch Miet- und Leasingunternehmen

Die Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch Miet- beziehungsweise Leasingunternehmen ist förderfähig. Die Fördermittel sind in diesem Fall vollständig dem/der Miet- beziehungsweise Leasingnehmer/in weiterzugeben. Eine Förderung von Mietkosten oder Leasingraten für Nutzfahrzeuge und Tank- und Ladeinfrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Miete und Leasing finden Sie im [„Merkblatt für Miet- und Leasinggeber/innen“](#).

Nach Nummer 6 der Richtlinie KsNI können nur Nutzfahrzeuge sowie Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert werden, die über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren ab Zulassungsdatum beziehungsweise ab Datum der Inbetriebnahme im Eigentum des/der Zuwendungsempfänger/in verbleiben. Für den Fall, dass der/die Zuwendungsempfänger/in ein/e Miet- oder Leasinggeber/in für Nutzfahrzeuge ist, kann die Vierjahresfrist auf bis zu zwei Fahrzeughalter/innen aufgeteilt werden. Die Weitergabe der Zuwendungsmittel über die Miet- oder Leasingkonditionen an den/die Miet- oder Leasinggeber/in hat keine Auswirkung auf die Eigentumsverhältnisse und auf die damit verbundenen Verpflichtungen.

Vergabe von Aufträgen im Wettbewerb

Sofern die Zuwendungsempfänger/innen aufgrund der einschlägigen Vorschriften nicht ohnehin als öffentliche Auftraggeber/innen nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) die Vorschriften des Vergaberechts beachten müssen, wie zum Beispiel Länder und Gemeinden gemäß § 99 Nummer 1 GWB, sind sie bei Projektförderungen dem Grundsatz nach verpflichtet, in dem mit der Zuwendung finanzierten Vorhaben die Vorschriften des Vergaberechts zu berücksichtigen.

Bei der Vergabe von Aufträgen an Dritte sind die Zuwendungsempfänger/innen ebenfalls verpflichtet, sämtliche vergaberechtliche Vorgaben einzuhalten, sofern diese für sie einschlägig sind.

Bedingungen für Vorhabenbeginn

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen gemäß Nummer 4 der Richtlinie KsNI vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein.

Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind, werden nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Als Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

6. Höhe der Zuwendung

Nutzfahrzeuge

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung, die sich auf Grundlage der jeweiligen **Investitionsmehrausgaben** berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Fördervorhabens erforderlich sind. Die Förderung wird aus der Differenz der Ausgaben für ein Nutzfahrzeug mit klimaschonendem Antrieb nach Nummer 2.1 bis 2.3 der Richtlinie KsNI zu einem vergleichbaren Nutzfahrzeug mit konventionellem Diesel-Antrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI beziehungsweise der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse ermittelt. Für die Berechnung der Investitionsmehrausgaben zur Umrüstung beachten Sie bitte das „[Merkblatt zur Umrüstung](#)“.

Die durch das Bundesamt für Güterverkehr ermittelten Investitionsmehrausgaben im Rahmen der Richtlinie KsNI gelten als Bemessungsgrundlage der vorgegebenen Zuschüsse. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt und beträgt pro Nutzfahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben bis zur Höhe der unter 8. festgelegten Obergrenzen für maximal förderfähige Investitionsmehrausgaben (Kappungsgrenzen).

Bei der Ausstattung der Nutzfahrzeuge sind die geltenden gesetzlichen Vorgaben und Sicherheitsanforderungen zu beachten.

Tank- und Ladeinfrastruktur⁷

Förderfähig ist die für den Betrieb des/der beantragten Nutzfahrzeuge/s notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur. Eine ausschließliche Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist über den vorliegenden Förderaufruf nicht möglich. Im Rahmen der nachfolgenden Förderaufrufe ist eine ausschließliche Beantragung von Tank- und Ladeinfrastruktur zulässig, wenn ein vorhergehender Förderantrag für Nutzfahrzeuge im Rahmen des Förderprogramms KsNI positiv beschieden wurde und die Infrastruktur für den Betrieb der bereits über das Förderprogramm KsNI beschafften Fahrzeuge benötigt wird. Im Ausnahmefall kann ein/eine Miet- oder Leasingnehmer/in einen Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur dann stellen, wenn der/die Miet- oder Leasinggeber/in bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt hat und diese/r die damit verbundenen Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt hat. Oberleitungsinfrastruktur ist im Rahmen der Richtlinie KsNI nicht förderfähig.

Ferner wird mit diesem Aufruf auf die Anschaffung der betriebsnotwendigen Tank- und Ladeinfrastruktur auf privaten Standorten, insbesondere auf Betriebshöfen abgezielt. Die Tank- und Ladeinfrastruktur kann gegenüber Dritten zugänglich gemacht werden. In diesem Fall muss eine Nutzung nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen sowie zu marktüblichen Konditionen gewährleistet werden. Eine Zugänglichkeit für Dritte muss gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr bei Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung, die sich auf Grundlage der jeweiligen **zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben** berechnet. Zuwendungsfähig sind die in

⁷ Im Rahmen dieses Förderaufrufs ist gemäß Nummer 1.2 der Richtlinie KsNI keine Antragsstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 EMOG gemäß Nummer 2.7.2. der Richtlinie KsNI im Rahmen des ersten Förderaufrufs vorgesehen.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



der untenstehenden Tabelle genannten Bestandteile der Tank- und Ladeinfrastruktur (vergleiche Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI).

	Bereich Tankinfrastruktur ²	Bereich Ladeinfrastruktur
Förderfähige Ausgaben	Containerlösungen, mobile Tankstellen (auf Trailern) oder fest installierte Wasserstoff-Tankstellen (je nach Konfiguration Speicher, (Drucktank oder Flüssigwasserstoffspeicher), Verdichter, Kühl-Einheit, Zapfsäule und Trailer sowie Poller und Schutzwände für den Schutz vor mechanischen Beschädigungen von wasserstoffführenden Teilen)	Stationäre und mobile Normal- (bis 22 kW) sowie Schnellladeeinrichtung (über 22 kW); Bei Bedarf Herstellung und Erweiterung des Netzanschlusses, Transformer, Übergabestation sowie Pufferspeicher

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur sind 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben förderfähig. Antragsteller/innen können Anträge über Infrastrukturen an mehreren Standorten stellen, wobei die Standortfestlegung durch den/die Antragssteller/in mit Antragseinreichung erfolgen muss. Kosten für den Betrieb der Tank- und Ladeinfrastruktur sind nicht förderfähig. Die beantragte Tank- und Ladeinfrastruktur kann für externe Nutzer/innen geöffnet werden. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest- P) beziehungsweise Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) bezüglich der Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Es wird darauf hingewiesen, dass der/die Antragsteller/in sicherzustellen hat, dass die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur dem Stand der Technik sowie den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entspricht. Falls die Tank- und Ladeinfrastruktur für Dritte geöffnet wird, muss sie je nach Nutzungskontext den Anforderungen des Mess- und Eichrechts beziehungsweise der Ladesäulenverordnung entsprechen.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



7. Auswahlkriterien

Nicht alle Anträge werden notwendigerweise positiv beschieden. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Die eingegangenen Anträge durchlaufen hierbei ein beihilferechtlich erforderliches wettbewerbliches Verfahren, in dem sie untereinander verglichen werden.

Alle eingehenden Anträge werden einem definierten Auswahlverfahren unterzogen und unterliegen einer einheitlichen Bewertungsgrundlage. Ziel dieses Verfahrens ist die Identifikation und anschließende Priorisierung derjenigen Anträge, die die Umwelt- und Energieziele mit dem geringsten Beihilfebetrags beziehungsweise mit der höchsten Kosteneffizienz verwirklichen können.

Anhand der dem Auswahlverfahren zugrundeliegenden Kriterien aus der Umwelt- und Kostendimension wird die erwartete jährliche CO₂-Einsparung je investiertem Fördereuro (CO₂-Einsparungsquote) für den jeweiligen Förderantrag festgestellt. Folgende Faktoren werden dem Priorisierungsverfahren unter anderem zugrunde gelegt: **die erwartete elektrische Jahresfahrleistung, die Antriebsart, das zulässige Gesamtgewicht und die Investitionsmehrausgaben** je beantragtem Nutzfahrzeug.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Ermittlung einer zutreffenden CO₂-Einsparungsquote an der entsprechenden Stelle im Antragsformular realitätsnahe Angaben nach bestem Wissen und Gewissen zwingend erforderlich sind. Sollten die im Antrag gemachten Angaben erheblich von den in der Praxis erzielten Werten abweichen, sind diese Abweichungen unverzüglich nach ihrem Auftreten der Bewilligungsbehörde gegenüber anzuzeigen. Hierbei sind die Gründe für die Abweichungen hinreichend genau zu benennen und zu belegen. Sollten der Bewilligungsbehörde nach einer Einzelfallprüfung Hinweise vorliegen, dass im Antrag unzutreffende Angaben gemacht wurden beziehungsweise die aufgetretenen Abweichungen durch den/die Antragsteller/in zu vertreten sind, behält sich die Bewilligungsbehörde entsprechende förderrechtliche Konsequenzen vor.

Auf Basis der CO₂-Einsparungsquote erfolgt die Reihung der Anträge: Ein Antrag mit einer hohen zu erwartenden CO₂-Einsparungsquote erhält eine höhere Priorität als ein Antrag mit einer niedrigeren zu erwartenden CO₂-Einsparungsquote. Nachfolgend dient als weiteres Auswahlkriterium das sogenannte Mindestambitionsniveau, demzufolge nur diejenigen Anträge bewilligt werden, die eine CO₂-Einsparungsquote je Fördereuro von mindestens 50 % des Durchschnittswertes aller Anträge erfüllen.

Für die finale Priorisierung und somit die Auswahl der Anträge werden die zwei zuvor beschriebenen Kriterien – CO₂-Einsparungsquote und Mindestambitionsniveau – zugrunde gelegt. Die für den Antrag auf Nutzfahrzeuge ermittelte Priorisierung gilt gleichermaßen für den zugehörigen Antrag auf Lade- oder Tankinfrastruktur. Ausgenommen von diesem Priorisierungsverfahren sind diejenigen Förderanträge, die formale Antragsvoraussetzungen nicht erfüllen.

Zur Gewährleistung eines wettbewerblichen Verfahrens bei der Fördermittelvergabe wird das Priorisierungsverfahren regelmäßig geprüft und gegebenenfalls angepasst. Hierbei werden auch die Erfahrungswerte aus den vorangegangenen Förderaufrufen berücksichtigt.

8. Obergrenzen für maximal förderfähige Investitionsmehrausgaben (Kappungsgrenzen)

Für die Einreichung von Anträgen im Rahmen des Förderaufrufs gelten Kappungsgrenzen für die maximal förderfähigen Investitionsmehrausgaben je beantragtem Nutzfahrzeug. Über die festgelegten Kappungsgrenzen hinausgehende Ausgaben sind nicht förderfähig.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Kappungsgrenzen je Kombination aus der Antriebsart (differenziert nach Neu- und Umrüstfahrzeugen), der EG-Fahrzeugklasse und dem zulässigen Gesamtgewicht (in den EG-Fahrzeugklassen N2 und N3; aufgrund der großen Gewichtsspannweiten in diesen beiden Fahrzeugklassen wurde eine Unterteilung vorgenommen). Es handelt sich um Netto-Beträge.

EG-Fahrzeugklasse und -zGG	Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für Neufahrzeuge				Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für umgerüstete Diesel-Fahrzeuge (Umrüstung)	
	Batterie*	Brennstoffzelle**	Oberleitungs-Verbrenner-Hybrid***	Plug-In-Hybrid	Batterie (Umrüstung)	Brennstoffzelle (Umrüstung)
N1 ≤ 3,5 t	25.000 Euro	90.000 Euro	-	-	-	-
N2 > 3,5 t bis 12 t						
bis 7,5t	100.000 Euro	200.000 Euro	-	-	90.000 Euro	190.000 Euro
bis 12t	200.000 Euro	300.000 Euro	-	-	190.000 Euro	290.000 Euro
N3 > 12 t						
< 20 t	350.000 Euro	450.000 Euro	120.000 Euro	100.000 Euro	330.000 Euro	430.000 Euro
20 bis 30 t	400.000 Euro	500.000 Euro	170.000 Euro	150.000 Euro	380.000 Euro	480.000 Euro
> 30 t	450.000 Euro	550.000 Euro	220.000 Euro	200.000 Euro	420.000 Euro	520.000 Euro

*gilt für reine Batterieelektrofahrzeuge und Oberleitungs-Batterieelektrofahrzeuge (OL-Batterie) gemäß § 2 Nummer 2 EMoG

**gilt für reine Brennstoffzellenfahrzeuge und Oberleitungs-Brennstoffzellenfahrzeuge (OL-Brennstoffzelle) gemäß § 2 Nummer 4 EMoG

*** gilt nur für Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeuge (OL-Verbrenner) gemäß § 2 Nummer 3 EMoG,

Hybridisierung mit Batterie beziehungsweise Brennstoffzelle gilt als reines Batterieelektro- beziehungsweise Brennstoffzellenfahrzeug

Die Kappungsgrenzen werden unter Berücksichtigung der Marktentwicklung der einzelnen Antriebsarten und EG-Fahrzeugklassen weiterentwickelt und durch Auswertung der eingehenden Förderanträge im Rahmen des Monitorings des Förderprogramms KsNI regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

9. Anforderung an die Berichterstattung

9.1 Verpflichtende Berichterstattung

Im Rahmen der Fördermaßnahme wird eine Erfolgskontrolle im Sinne der Verwaltungsvorschrift (VV) Nummer 11a zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur Umweltwirkung der Förderung durchgeführt.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



In diesem Rahmen sind die Zuwendungsempfänger/innen verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen. Näheres wird im Zuwendungsbescheid geregelt. Es wird dennoch bereits an dieser Stelle auf die Berichtspflichten durch die Zuwendungsempfänger/innen verwiesen. So sind über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist von den geförderten Nutzfahrzeugen sowie von Tank- und Ladeinfrastruktur durch den/die Zuwendungsempfänger/in jährlich folgende Informationen beizubringen und über ein Onlineportal zu übermitteln: zurückgelegte Fahrtstrecke, Energieverbrauch, CO₂-Emissionen sowie bei Tank- und Ladeinfrastruktur die abgegebene Energie und der Anteil eingesetzter erneuerbarer Energie.

9.2 Unterstützung der Begleitforschung zum Förderprogramm

Die Zuwendungsempfänger/innen werden mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet, sich am Programmmonitoring und an einer Begleitforschung zum Förderprogramm aktiv zu beteiligen beziehungsweise erforderliche Daten für Erfolgskontrolle und Evaluierung der Fördermaßnahme bereitzustellen. Hierzu gehört Teilnahme an Datenabfragen zu den geförderten Nutzfahrzeugen und/oder der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur während der Projektlaufzeit durch die NOW GmbH sowie die Teilnahme an Befragungen oder Veranstaltungen der Begleitforschung.

10. Informationen und Kontaktdaten

Alle Unterlagen und Informationen finden Sie auf der Internetseite vom Bundesamt für Güterverkehr: <https://www.bag.bund.de/> oder im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de>.

Häufig gestellte Fragen werden hier beantwortet. Bitte prüfen Sie vor Ihrer Anfrage, ob die Frage bereits beantwortet wird: <https://www.bag.bund.de/>

E-Mail-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ksni@bag.bund.de

Während der Antragsphase ist zusätzlich eine Telefon-**Hotline** bei der Bewilligungsbehörde, dem Bundesamt für Güterverkehr, zur Antragsberatung geschaltet. Diese erreichen Sie unter der Telefonnummer: (0221) 5776 - 5999.

Bei Fragen zum Programmmonitoring, zur Erfolgskontrolle und Begleitforschung wenden Sie sich bitte an die NOW GmbH per Mail an: nutzfahrzeuge@now-gmbh.de.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Erster Aufruf zur Antragseinreichung (Teil 2)

zur Förderung von Machbarkeitsstudien (08/2021)

gemäß der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) vom 2. August 2021
(Richtlinie KsNI)

1. Präambel

Mit der Richtlinie KsNI unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) neben der Beschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen⁸ sowie der für den Betrieb notwendigen Tank- und Ladeinfrastruktur auch die Erstellung von Machbarkeitsstudien.

Mit den Machbarkeitsstudien soll für die Zuwendungsempfänger/innen eine Möglichkeit geschaffen werden, die Beschaffung von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen und der für den Betrieb notwendigen Tank- und Ladeinfrastruktur systematisch vorzubereiten und offene Fragen zu dem Einsatz und/oder zu der Integration von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben in den eigenen Fuhrpark zu klären. Sollten Antragssteller/innen beabsichtigen, eine größere Anzahl von Nutzfahrzeugen zu beschaffen, wird die Durchführung einer vorgelagerten Machbarkeitsstudie empfohlen.

Bitte beachten Sie, dass aufgrund eines Notifizierungsvorbehalts der Europäischen Kommission gemäß Nummer 1.2 der Richtlinie KsNI derzeit keine Antragsstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) gemäß Nummer 2.7.2. der Richtlinie KsNI im Rahmen des ersten Förderaufrufs vorgesehen ist. Die Förderung der Beschaffung von Tankinfrastruktur wird vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission voraussichtlich im Rahmen künftiger Förderaufrufe möglich sein.

2. Wer wird gefördert?

Die Projektförderung richtet sich an Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine.

3. Fördergegenstand

Gefördert wird die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen nach den Nummern 2.1 bis 2.3 der Richtlinie KsNI. Des Weiteren kann die Erstellung von Studien und

⁸ Im Nachfolgenden wird die Bezeichnung „Nutzfahrzeuge“ für Fahrzeuge nach Nummer 2.1 bis 2.3 der Richtlinie KsNI verwendet, sofern die Regelungen für alle Fahrzeugarten (Nutzfahrzeuge, Sonderfahrzeuge, umgerüstete Diesel-Fahrzeuge) Anwendung finden.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Analysen zur Nutzung neuer und bestehender Logistikstandorte für diese Nutzfahrzeuge und der Errichtung beziehungsweise Erweiterung entsprechender Infrastruktur nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI gefördert werden.

Es besteht eine Obergrenze hinsichtlich der maximal förderfähigen Ausgaben für die Erstellung der Machbarkeitsstudie (sogenannte Kappungsgrenze). Näheres regelt unter anderem Nummer 6 dieses Förderaufrufs.

4. Ergänzende Hinweise zur Förderung von Machbarkeitsstudien

Vorhabenbeschreibung

Im Antrag sind Motivation sowie Inhalte und Ziele der geplanten Machbarkeitsstudie kurz zu beschreiben. Dabei sollten insbesondere folgende Punkte erläutert werden:

- Benennung von Gründen beziehungsweise Herausforderungen für die Notwendigkeit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie,
- Verkehrs-, klima- und umweltpolitische Relevanz der Machbarkeitsstudie
- Schätzung der notwendigen Ausgaben

Alle Machbarkeitsstudien haben sich an folgender Gliederung zu orientieren und sollten die relevanten Informationen in kurzer und präziser Form darstellen:

1. Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie,
2. Ist-Analyse,
3. Durchführung einer Bedarfsanalyse/Machbarkeitsuntersuchung inklusive einer Wirtschaftlichkeitsberechnung und Beschreibung der Vorgehensweise/Untersuchungsmethoden,
4. Entwicklung eines konkreten Maßnahmenkataloges,
5. Nachweis zu den thematisch passenden Referenzen (Beratungsleistungen) des/der Dienstleisters/in.

Vergabe von Aufträgen im Wettbewerb

Sofern die Zuwendungsempfänger/innen aufgrund der einschlägigen Vorschriften nicht ohnehin als öffentliche Auftraggeber/innen nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) die Vorschriften des Vergaberechts beachten müssen, wie zum Beispiel Länder und Gemeinden gemäß § 99 Nummer 1 GWB, sind sie bei Projektförderungen dem Grundsatz nach verpflichtet, in dem mit der Zuwendung finanzierten Vorhaben die Vorschriften des Vergaberechts zu berücksichtigen.

Bei der Vergabe von Aufträgen an Dritte sind die Zuwendungsempfänger/innen ebenfalls verpflichtet, sämtliche vergaberechtliche Vorgaben einzuhalten, sofern diese für sie einschlägig sind.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bedingungen für Vorhabenbeginn

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen gemäß Nummer 4 der Richtlinie KsNI vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein.

Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind, werden nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Als Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

Kumulierungsverbot

Bitte beachten Sie, dass eine gleichzeitige Inanspruchnahme der Förderung über den vorliegenden Aufruf und anderer öffentlicher Mittel nicht zulässig ist (Kumulierungsverbot). Der/Die Zuwendungsempfänger/in ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für die Machbarkeitsstudie weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

5. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Machbarkeitsstudien nach Nummer 2.8 der Richtlinie KsNI sind bis zum **27. September 2021** elektronisch über das [eService Portal](#)⁹ bei der Bewilligungsbehörde, dem Bundesamt für Güterverkehr, einzureichen. Dafür sind die bereitgestellten [Vorlagen](#)¹⁰ zu verwenden. Es werden nur fristgerecht und vollständig eingegangene Anträge berücksichtigt.

6. Höhe der Zuwendung

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen für Machbarkeitsstudien gemäß der Richtlinie KsNI sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben zum Erstellen der Studie nach Nummer 2.8 der Richtlinie KsNI. Die Ausgaben für die Studie werden mit 50 % bezuschusst.

Für die Einreichung von Anträgen im Rahmen dieses Förderaufrufs gilt eine Kappungsgrenze für die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben für die Erstellung der Machbarkeitsstudie von 150.000 Euro (netto) beziehungsweise 178.500 Euro (brutto 19% MwSt.) – abhängig von der Vorsteuerabzugsberechtigung des/der Antragstellers/in. Über diese Kappungsgrenze hinausgehende Ausgaben sind nicht förderfähig. Die Höhe der Zuwendung für die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben ist somit auf maximal 75.000 Euro (netto) beziehungsweise 89.250 Euro (brutto) – abhängig von der Vorsteuerabzugsberechtigung des/der Antragstellers/in – begrenzt.

⁹ <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

¹⁰ <https://antrag-gbbmvi.bund.de/>

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



7. Anforderung an die Berichterstattung

7.1 Verpflichtende Berichterstattung

Der/Die Zuwendungsempfänger/in hat die gemäß der Richtlinie KsNI und den Nebenbestimmungen zum Zuwendungsbescheid zu erbringenden Informations-, Mitwirkungs-, Nachweis- und Dokumentationspflichten zum Vorhaben zu erfüllen und die ergänzenden Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung und der allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen zu beachten.

Innerhalb von **drei Monaten** nach der für die Bewilligung der Förderung maßgeblichen Auftragsvergabe der geförderten Machbarkeitsstudie und **spätestens sechs Monate** ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist dem Bundesamt für Güterverkehr eine elektronische Kopie der Studie als Nachweis zuzusenden.

7.2 Unterstützung der Begleitforschung zum Förderprogramm

Die Zuwendungsempfänger/innen werden mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet, sich am Programmmonitoring und an einer Begleitforschung zum Förderprogramm aktiv zu beteiligen. Die beim Bundesamt für Güterverkehr eingegangenen Machbarkeitsstudien werden von der Begleitforschung des Förderprogramms ausgewertet, die von der NOW GmbH verantwortet wird. Ziel ist es, grundsätzliche Erkenntnisse aus den Studien in Leitfäden zusammenzufassen und für Interessierte verfügbar zu machen. In diesem Rahmen wird die Begleitforschung bei Bedarf auch Experteninterviews oder Workshops mit ausgewählten Zuwendungsempfängern/innen durchführen.

8 Information und Kontaktdaten

Alle Unterlagen und Informationen finden Sie auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr: <https://www.bag.bund.de/> oder im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de>.

Häufig gestellte Fragen werden hier beantwortet. Bitte prüfen Sie vor Ihrer Anfrage, ob die Frage bereits beantwortet wird: <https://www.bag.bund.de/>.

E-Mail-Anfragen können an die folgenden Adressen gesendet werden:

- Fragen zur **Antragsberatung und Vorhabenbegleitung**: ksni@bag.bund.de
- Fragen zur inhaltlichen **Umsetzung der Machbarkeitsstudie und zur Begleitforschung**: nutzfahrzeuge@now-gmbh.de

Während der Antragsphase ist zusätzlich eine Telefon-**Hotline** bei der Bewilligungsbehörde, dem Bundesamt für Güterverkehr, zur Antragsberatung geschaltet. Diese erreichen Sie unter der Telefonnummer: (0221) 5776 - 5999.