

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Projektträger:



Finanziert von der Europäischen Union  
NextGenerationEU

## Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

# AUFRUF ZUR ANTRAGSEINREICHUNG FÜR DIE FÖRDERUNG VON KLIMAFREUNDLICHEN, ALTERNATIVEN ANTRIEBEN IM SCHIENENVERKEHR (06/2021)

## 1. PRÄAMBEL

Mit der Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr vom 03.02.2021 (Förderrichtlinie) unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Marktaktivierung und den Markthochlauf von Schienenfahrzeugen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personen- und Güterverkehr. Im Fokus der Förderung steht die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit innovativen, alternativen Antrieben und der zu deren Betrieb notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur. Daneben ist die Unterstützung bei der Erstellung von Studien zu Einsatzmöglichkeiten der Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben Bestandteil des Förderauftrages.

## 2. FÖRDERVOLUMEN UND FRIST ZUR ANTRAGSEINREICHUNG

Im Rahmen dieses Aufrufes stehen maximal 227 Mio. Euro für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Erstellung von Studien zur Verfügung. Anträge im Rahmen dieses Förderauftrages können bis zum **31.08.2021** eingereicht werden.

## 3. GEGENSTAND DER FÖRDERUNG IM AKTUELLEN AUFRUF

Inhalt des aktuellen Aufrufes ist die Förderung von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben für den Personenverkehr bzw. Güterverkehr und der zu deren Betrieb notwendigen Infrastruktur. Die Förderung der Infrastruktur erfolgt nur, wenn sie weder durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG; dort § 2 Absatz 2 Nummer 2) noch durch andere Bundesprogramme gefördert werden kann.

Die folgenden Fördergegenstände werden dabei berücksichtigt:

**3.1. die Beschaffung von innovativen Schienenfahrzeugen oder die Umrüstung auf alternative Antriebe, die für nicht elektrifizierte Strecken eine signifikante CO<sub>2</sub>-Einsparung gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen aufweisen.**

**3.2. der Bau bzw. Umbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur für den Einsatz innovativer Schienenfahrzeuge im deutschen Eisenbahnnetz, sowie Elektrolyseanlagen zur Erzeugung von Wasserstoff für den Schienenverkehr.**

Im Rahmen dieses Aufrufes ist dies:

- Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet. Die Elektrifizierung von Netzen über Oberleitungen ist hiervon ausgenommen.
- Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff an die Schienenfahrzeuge sowie ggf. Elektrolyseanlagen zur Erzeugung des Wasserstoffs für die Betankungsinfrastruktur.

**3.3. die Erstellung von Studien zu Einsatzmöglichkeiten der in den Nummern 3.1. und 3.2. genannten Fördergegenstände auf nicht- oder teilelektrifizierten Strecken.**

## **4. HÖHE DER ZUWENDUNG**

Die Förderung von Schienenfahrzeugen nach Abschnitt 3.1 und Elektrolyseanlagen nach Abschnitt 3.2 ist grundsätzlich auf maximal 15 Mio. Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben begrenzt.

Vorhaben zum Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur nach Nummer 3.2 (ausgenommen Elektrolyseanlagen) sind grundsätzlich auf maximal 10 Mio. Euro für Investitionsförderungen oder auf 20 Mio. Euro für die Gesamtkosten derselben Infrastruktur begrenzt.

Für Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3. ist die Fördersumme auf 150.000,- Euro begrenzt.

### **4.1. Förderfähige Ausgaben**

Zuwendungen im Rahmen dieses Aufrufes erfolgen als Investitionszuschuss. Zuwendungsfähig sind nur diejenigen Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums entstehen. Der Bewilligungszeitraum wird im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Betriebskosten und Leasingraten sind nicht förderfähig.

## **SCHIENENFAHRZEUGE**

Im Rahmen dieses Förderaufrufs sind Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben förderfähig, die im Güter- und/oder Personenverkehr in Deutschland zum Einsatz kommen.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen oder die Umrüstung eines herkömmlichen Fahrzeuges auf alternative Antriebe gefördert werden. Eine Förderung von durch Leasing beschafften Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Im Falle der Förderung von Leasinggebern ist hierbei Nummer 4 der Förderrichtlinie zu beachten.

Maßgeblich für die Ermittlung der förderfähigen Ausgaben sind die Investitionsmehrausgaben des alternativen Antriebs gegenüber einem herkömmlichen Dieselfahrzeug vergleichbaren Typs und Ausstattung. Sind die Mehrausgaben, wie im Fall einer Umrüstung als Ganzes, darstellbar, sind diese Ausgaben förderfähig. Hierbei sind jedoch nur die Ausgaben in direkter Verbindung mit der Umrüstung hin zu einem alternativen Antrieb förderfähig.

## **LADE- UND BETANKUNGSINFRASTRUKTUR**

Die förderfähigen Ausgaben der Lade- bzw. Tankinfrastruktur für den Betrieb der oben genannten Fahrzeuge sind die mit der Errichtung der Infrastruktur verbundenen Ausgaben in materielle und immaterielle Vermögenswerte<sup>1,2</sup>, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden. Die für den Netzan-schluss anfallenden Kosten inklusive Umrichter und Trafostation können nicht gefördert werden.

Wird ein Elektrolyseur zur Versorgung der Betankungsinfrastruktur mit Wasserstoff genutzt, sind auch die mit der Errichtung des Elektrolyseurs verbundenen Ausgaben in materielle und immaterielle Vermögenswerte<sup>1,2</sup>, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden, förderfähig.

## **MACHBARKEITSSTUDIEN ZUR ANALYSE DER EINSATZMÖGLICHKEITEN**

Diese Fördermöglichkeit richtet sich an Akteure, die Verkehrsleistungen auf nicht elektrifizierten Netzen anbieten, bei denen Alternativen zum Dieselantrieb untersucht werden sollen.

Die förderfähigen Ausgaben für eine Machbarkeitsstudie sind die Kosten, die mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie durch einen qualifizierten Auftragnehmer verbunden sind.

## **4.2. Förderquoten**

### **SCHIENENFAHRZEUGE**

Für die im Abschnitt 3.1. genannten Schienenfahrzeuge können entsprechend Artikel 36 AGVO Zuwendungen in Höhe von 40 % der förderfähigen Ausgaben gewährt werden. Dabei ist für kleine bzw. mittlere Unternehmen (KMU<sup>3</sup>) eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Sofern die Zuwendung nicht als Beihilfe nach Art. 107 AEUV anzusehen ist, kann eine Förderquote von 80 % auf die förderfähigen Ausgaben gewährt werden. Belege für die Einschätzung, dass es sich bei der bean-

---

1 „Materielle Vermögenswerte“: Anlagen, Maschinen und Ausrüstung. Ausgenommen sind Grundstücke, Gebäude und Medienanschlüsse.

2 „Immaterielle Vermögenswerte“: Vermögenswerte ohne physische oder finanzielle Verkörperung wie Patentrechte, Lizenzen, Know-how oder sonstige Rechte des geistigen Eigentums.

3 KMU - kleine und mittlere Unternehmen: Unternehmen, die die Kriterien der Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen erfüllen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36)

tragten Zuwendung nicht um eine Beihilfe handelt, müssen mit der Antragstellung eingereicht werden. Sofern Zweifel an der Einstufung als „nicht Beihilfe“ verbleiben, behält sich der Projektträger vor, die Zuwendung als Beihilfe zu betrachten.

## **INFRASTRUKTUR**

Für die im Abschnitt 3.2. genannte Lade- und Betankungsinfrastruktur kann eine Förderquote von bis zu 50 % der förderfähigen Ausgaben gewährt werden. Der Zuwendungsbetrag darf jedoch nicht höher als die Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn der Investition sein. Falls der auf der Grundlage realistischer Projektionen errechnete Betriebsgewinn höher ist als 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, ergibt sich der Zuwendungsbetrag aus der Differenz aus zuwendungsfähigen Ausgaben und Betriebsgewinn. Die wirtschaftliche Abschreibungsdauer kann als Grundlage für die Projektionsdauer in die Zukunft genutzt werden. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung darf ein kalkulatorischer Zinssatz von vier % angesetzt werden.

Für Elektrolyseure ist eine Förderquote von 45 % zulässig. Dabei ist für KMU eine Erhöhung der Förderquote auf 65 % bzw. 55 % möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

## **STUDIEN ZUR ANALYSE DER EINSATZMÖGLICHKEITEN**

Die Ausgaben für Studien nach Abschnitt 3.3. werden mit 50 % bezuschusst. Für KMU ist eine Erhöhung auf 70 % bzw. 60 % der Studienausgaben möglich. Handelt es sich bei der Zuwendung nicht um eine Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV, ist eine maximale Förderquote von 80 % möglich.

### **4.3. Kumulierung mit anderweitiger Förderung**

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen des Artikels 8 der AGVO.

## **5. BESONDERE ZUWENDUNGSVORAUSSETZUNGEN**

Der Einsatz der Fahrzeuge überwiegend in Deutschland muss mit dem Antrag bestätigt werden.

Die geförderten Fahrzeuge sowie die Infrastruktur müssen den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der jeweils anwendbaren Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bzw. im Fall von deren Nichtanwendung gemäß § 4 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in der aktuellen Fassung entsprechen. Außerdem müssen die geförderten Fahrzeuge den Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG entsprechen.

Unter Beachtung des § 11 des Eisenbahnregulierungsgesetzes und § 20 des Energiewirtschaftsgesetzes ist zu einer gemäß Abschnitt 3.2. geförderten Infrastruktur der diskriminierungsfreie Zugang für Dritte zu ermöglichen.

Die **Zweckbindung** für die geförderten Schienenfahrzeuge wird bei Bewilligung auf die Dauer von zehn Jahren nach Zulassung auf den Zuwendungsempfänger festgelegt. Die Zweckbindungsfrist für die geförderte Betankungs- und Ladeinfrastruktur sowie der Elektrolyseure wird auf zehn Jahre nach Inbetriebnahme festgelegt. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers. Bei Verkauf der geförderten Investitionsgüter muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass alle Pflichten an den Käufer übergehen. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers.

Die **Umrüstung** von herkömmlichen Fahrzeugen hin zu alternativen Antrieben gemäß Abschnitt 3.1. ist nur förderfähig, wenn die zur Umrüstung beauftragte Firma neben der gesetzlichen Gewährleistung auf das Fahrzeug die weitere Lebensdauer auf mindestens zehn Jahre auslegt. Darauf wird der Antragsteller bei der Ausgestaltung der Leistungsbeschreibung seiner Ausschreibung verpflichtet.

Voraussetzung für die Förderung von Elektrolyseuren ist die ausschließliche Nutzung von **Strom aus erneuerbaren Quellen** entsprechend der Definition nach Artikel 2 Randnummern 109 und 110 der AGVO.

Studien zu Einsatzmöglichkeiten der in den Abschnitten 3.1. und 3.2. genannten Fördergegenständen auf nicht- oder teilelektrifizierten Strecken müssen überwiegend Strecken im deutschen Eisenbahnnetz betreffen.

## 6. VERFAHREN

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Die Aufteilung der Fördermittel auf die Bereiche Güter- und Personenverkehr sowie Machbarkeitsstudien erfolgt nach Eingang der Anträge. Unter Berücksichtigung der Fördermittelbedarfe und der Ziele der Förderrichtlinie wird für ein ausgewogenes Verhältnis bei der Aufteilung der Fördermittel auf die Bereiche Güter- und Personenverkehr gesorgt. Die Anträge werden in jeder Kategorie separat priorisiert und gemäß der Priorisierungsreihenfolge bis zur Ausschöpfung der Mittel bewilligt. Die Priorisierung erfolgt anhand folgender Kriterien.

Bei Fahrzeugen und Infrastruktur nach den Abschnitten 3.1. und 3.2.:

- Vermeidung von CO<sub>2</sub> Emissionen aufgrund der geplanten Substitution der vorhandenen herkömmlichen Fahrzeuge durch innovative Fahrzeuge im Verhältnis zu den notwendigen Fördermitteln. Hierbei werden nur die Emissionen berücksichtigt die auf nicht elektrifizierten Strecken eingespart werden. Es ist darüber hinaus darzustellen, wie und in welchem Umfang die Fahrzeuge mit erneuerbarem Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbarem Strom versorgt werden. Bei Projekten mit ähnlichem CO<sub>2</sub> Einsparpotenzial pro Fördereuro werden Fahrzeuge bevorzugt, die weitere CO<sub>2</sub> Einsparungen im Betrieb unter Oberleitung erzielen.
- Einbindung in ein regionales Energiekonzept zur Versorgung der Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie.

Bei Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3.:

- Die Restlaufzeit der aktuellen Verträge zur Erbringung der Verkehrsleistung auf den zu analysierenden Strecken. Bei geringer Restlaufzeit ist die Prüfung einer Umstellung auf alternative Antriebe am dringlichsten, so dass entsprechende Anträge priorisiert werden.

## 6.1. Anforderungen an die Antragsunterlagen

Hinweise zur Antragseinreichung, Vorlagen und weitere für den Antrag notwendige Dokumente sowie eine Checkliste finden Sie auf der Internetseite des Projektträgers unter folgender Adresse:

<https://www.ptj.de/schiene/fahrzeuge>.

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 der Bewertung ausgeschlossen werden, wenn wichtige Informationen für die Bewertung des Antrags fehlen.

Die Vorhabenbeschreibung ist auf Basis der auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten Vorlage zu erstellen. Anträge, die nicht in dieser Form eingereicht werden, finden keine Berücksichtigung. Für Anträge auf Investitionszuschüsse nach Nummer 2.1. und 2.2. der Förderrichtlinie und Anträge zur Durchführung von Machbarkeitsstudien nach Nummer 2.3. der Förderrichtlinie werden unterschiedliche Vorlagen bereitgestellt.

Die Vorhabenbeschreibung sollte einen Umfang von fünf Seiten nicht überschreiten. In den hierfür vorgesehenen Abschnitten muss auf folgende Fragestellungen eingegangen werden:

Für Anträge auf Investitionszuschüsse nach Nummer 2.1. und 2.2. der Förderrichtlinie:

- **Inhalte und Ziele des Beschaffungsvorhabens**
  - Darstellung der zu beschaffenden Fahrzeuge;
  - Darstellung des innovativen Antriebs der Fahrzeuge;
  - Darstellung des Streckennetzes auf dem die Fahrzeuge betrieben werden sollen;
  - Geplanter Einsatz der Fahrzeuge. Geben Sie hierbei an, welcher Anteil der gefahrenen Kilometer auf nicht elektrifizierten Strecken erfolgt.
  - Darstellung der für den Betrieb der Fahrzeuge benötigten Infrastruktur.
- **Beitrag des Vorhabens zum Umweltschutz**
  - Stellen Sie nachvollziehbar dar, wie viele herkömmliche Fahrzeuge welchen Typs durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieb substituiert werden.
  - Stellen Sie unter Angabe der Jahreslaufleistung der Fahrzeuge nachvollziehbar dar, welche Mengen CO<sub>2</sub> durch die Substitution der herkömmlichen Fahrzeuge pro Jahr eingespart werden können. Die CO<sub>2</sub> Einsparung muss getrennt nach dem nicht elektrifizierten und dem elektrifizierten Streckenanteil ermittelt und angegeben werden.
  - Liegt ein regionales Energiekonzept zur Versorgung der Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie vor? Stellen Sie dar, wie die Versorgung der Fahrzeuge mit Strom oder Kraftstoff erfolgt und welcher Anteil des Stroms oder Kraftstoff aus erneuerbaren Quellen stammt.

Für Anträge zur Durchführung von Machbarkeitsstudien nach Nummer 2.3. der Förderrichtlinie:

- **Inhalte und Ziele der geplanten Studie**
  - Darstellung des Streckennetzes zu dem die Machbarkeitsstudie erfolgt;
  - Darstellung der hinsichtlich des beabsichtigten Einsatzes innovativer Schienenfahrzeuge zu untersuchenden Fragestellungen (Leistungsbeschreibung).
  
- **Beitrag des Vorhabens zum Umweltschutz**
  - Stellen Sie nachvollziehbar dar, welcher Beitrag zum Umweltschutz durch den beabsichtigten Einsatz innovativer Fahrzeuge auf dem untersuchten Streckennetz geleistet werden könnte.

## 6.2. Einreichung der Anträge

Anträge sind über das easy-Online-Portal bis zur oben unter Nummer 0 genannten Frist einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

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

- Fördermaßnahme: **Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr.**

Anträge zur Beschaffung von Fahrzeugen mit innovativen Antrieben können sie unter folgendem Förderbereich stellen:

- Förderbereich: **Marktaktivierung Schienenfahrzeuge.**

Anträge zur Durchführung von Studien zu Einsatzmöglichkeiten von Schienenfahrzeugen mit innovativem, klimaschonendem Antrieb können Sie unter folgendem Förderbereich stellen:

- Förderbereich: **Studien zu Einsatzmöglichkeiten.**

In easy-Online sind alle geforderten Daten zum Antrag auszufüllen. **Alle** in der Checkliste benannten Dokumente zum Antrag sind als PDF-Datei hochzuladen. Dies ist erst nach dem Schritt „Endfassung einreichen“ möglich, wenn alle Daten im easy-Online-Skizzenformular finalisiert wurden.

Im Anschluss an die digitale Übermittlung ist der in easy-Online erstellte Antrag auszudrucken, von einer bevollmächtigten Person zu unterschreiben und mit den gesamten Anhängen postalisch an die auf der ersten Seite des „Antrag auf Gewährung einer Bundeszuwendung auf Ausgabenbasis (AZA)“ vermerkten Adresse zu senden. Der postalisch versandte Antrag muss spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Eingang der digitalen Skizze beim Projektträger eintreffen.

## 7. ANFORDERUNG AN DAS BERICHTSWESEN WÄHREND UND GGF. NACH DER PROJEKTLAUFZEIT

Während der Projektlaufzeit muss innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein zahlenmäßiger Nachweis mit Sachbericht beim Projektträger eingereicht werden. Ein Schlussbericht muss nach dem Projektende angefertigt werden. Die Sach- bzw. Schlussberichte müssen folgende Punkte beinhalten:

Bei Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur nach den Abschnitten 3.1. und 3.2.

- Aktueller Stand der Umsetzung des Investitionsvorhabens gegliedert nach
  - Fahrzeugen und
  - Infrastruktur.
- Ggf. Bericht über den bisherigen Einsatz der geförderten Investitionen mit gefahrenen Kilometern und Energieverbrauch.

Bei Förderung von Studien nach Abschnitt 3.3.

- aktueller Stand der Beauftragung der Studie
- bisherige bzw. Schlussergebnisse der Studie

Gegebenenfalls können Berichtspflichten auferlegt werden, die über den Zeitraum der Bewilligung hinausgehen.

### 7.1. Verpflichtende Berichterstattung

Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Vorhabens richtet sich nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P bzw. ANBest-Gk) in der jeweils geltenden Fassung und wird in den „weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen“ zum Zuwendungsbescheid verankert.

Danach ist die Vorlage eines jährlichen Zwischenberichts (nur bei ANBest-P) und eines Schlussberichts notwendig. Die Vorlagen werden mit dem Bescheid zur Verfügung gestellt.

### 7.2. Unterstützung der Programmbegleitung und Evaluation des Förderprogramms

Zur inhaltlichen Weiterentwicklung und Ausgestaltung der Förderrichtlinie und zukünftiger Aufrufe sowie zur notwendigen Evaluation der Fördermaßnahme sind zusätzliche Daten und Informationen erforderlich. In erster Linie handelt es sich dabei um Stamm- und Betriebsdaten der Fahrzeuge und Lade- bzw. Tankinfrastruktur. Eine Bereitstellung dieser programmrelevanten Daten und Informationen, z.B. durch Übermittlung von Fahrtenbüchern, Fahrdaten aus Fahrzeugen und Lade- bzw. Tankdaten ist daher verpflichtend. Ergänzende Informationen können im Rahmen von Befragungen der Zuwendungsempfänger erhoben werden.

Für die programmatische Begleitung der Fördermaßnahme ist die Programmgesellschaft NOW GmbH verantwortlich. Anfragen zur Programmbegleitung sowie die zu übermittelnden Daten und Informationen schicken Sie bitte an folgende E-Mailadresse: [schiene@now-gmbh.de](mailto:schiene@now-gmbh.de).

In der Programmbegleitung finden ferner Fachdialoge zu spezifischen Themen des Markthochlaufs der Elektromobilität statt. Eine Beteiligung innerhalb dieser Netzwerkarbeit ist ausdrücklich gewünscht.

## 8. ANSPRECHPARTNER UND ANTRAGSBERATUNG

Projektträger ist PtJ Projektträger Jülich GmbH. Ansprechpartner beim Projektträger für Fragen zur Förderrichtlinie und dem vorliegenden Förderaufruf ist Herr Dr. Arno Knieschewski:

- per Telefon: 030/20199 3681 (Montag bis Freitag, 10 bis 12 Uhr)
- per E-Mail: [ptj-evi-schiene@fz-juelich.de](mailto:ptj-evi-schiene@fz-juelich.de)

Die Programmgesellschaft NOW GmbH berät Sie gern bei Fragen zur Programmbegleitung (Begleitforschung und zentrales Datenmonitoring):

- per E-Mail an: [schiene@now-gmbh.de](mailto:schiene@now-gmbh.de)
- telefonisch (Montag bis Freitag, 10 bis 12 Uhr): 030/311 6116 760

### **Online-Seminar: Erster Förderaufruf für alternative Antriebe im Schienenverkehr**

Am 01. Juli um 10-11 Uhr stellen die vom BMVI zur Umsetzung der Richtlinie beauftragten Expertinnen und Experten der NOW GmbH und des Projektträger Jülich (PtJ) den aktuellen Förderaufruf vor und beantworten Fragen zum Einreichungsverfahren.

Weitere Informationen unter: <https://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderprogramme/alternative-antriebe-im-schienenverkehr/>