

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Projektträger:



Finanziert von der Europäischen Union
NextGenerationEU

Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

AUFRUF ZUR ANTRAGSEINREICHUNG

für die Förderung lokal CO₂-emissionsfreier, alternativer Antriebe im Schienenpersonennah- und Güterverkehr (07/2023)

1. PRÄAMBEL

Mit der Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Markthochlauf von Schienenfahrzeugen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Schienenverkehr. Im Fokus der Förderung steht die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit lokal emissionsfreien, alternativen Antrieben und der zu deren Betrieb notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur. Ein weiterer Bestandteil des Förderaufrufs sind Studien, die den Umweltschutz durch CO₂-Einsparungen auf dem Gebiet des Schienenverkehrs adressieren. Diese sollen durch den Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben oder durch die Errichtung/den Einsatz von zugehöriger Lade- und Betankungsinfrastruktur erzielt werden. Die Mittel für die Fahrzeugförderung werden im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) über die europäischen Aufbau- und Resilienzfazilitäten (ARF) bereitgestellt.

Die Europäische Kommission hat eine Änderung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)¹ gebilligt². Die AGVO in der bisherigen Fassung stellt den EU-Rechtsrahmen für die bestehende Förderrichtlinie vom 03.02.2021 dar. Die Richtlinie wird an den erforderlichen Stellen geändert, sobald die gebilligten Änderungen der AGVO im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und in Kraft getreten sind, um sie in Einklang mit der geänderten AGVO zu bringen.

¹ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17.06.2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung“ – AGVO, ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (AbI. L 156 vom 20.6.2017, S. 1), der Verordnung (EU) 2020/972 der Kommission vom 2. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 hinsichtlich ihrer Verlängerung und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 hinsichtlich ihrer Verlängerung und relevanter Anpassungen (AbI. L 215 vom 7.7.2020, S. 3–6) sowie der Verordnung (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AbI. L 270 vom 29.7.2021, S. 39))

² Vgl. Europäische Kommission – Pressemitteilung „Staatliche Beihilfen: Kommission ändert Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, um den ökologischen und den digitalen Wandel zu erleichtern und zu beschleunigen“ vom 09.03.2023

Bis zur Veröffentlichung der geänderten Förderrichtlinie erfolgen Förderungen unter der bestehenden Förderrichtlinie vom 03.02.2021. Nach Veröffentlichung der geänderten Förderrichtlinie werden die Bewilligungen auf dieser Basis durchgeführt.

2. INFORMATIONEN UND FRIST ZUR ANTRAGSEINREICHUNG

Im Rahmen dieses Aufrufes werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für folgende förderfähige Gegenstände und Machbarkeitsstudien verwendet:

- 1.) die Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit lokal emissionsfreien, alternativen Antrieben, bzw. die Umrüstung konventionell betriebener Schienenfahrzeuge auf die zuvor genannten Antriebe,
- 2.) sowie deren notwendiger Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur,
- 3.) die Erstellung von Machbarkeitsstudien zur Minderung der lokal auftretenden CO₂-Emissionen durch die zuvor benannten Investitionsgüter.

Eine genauere Beschreibung der förderfähigen Gegenstände und Studien können Sie dem Kapitel 3 oder den FAQ entnehmen. Sollten Sie Fördergegenstände aus mehreren der oben genannten Kategorien beantragen, bitten wir um die Einreichung **separater** Anträge. Die **fristgerechte Einreichung** der Unterlagen zu folgenden Terminen ist zu beachten:

- easyOnline (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>): **30.06.2023- 28.08.2023**

Bitte beachten Sie, dass das Vorhaben erst dann vollständig beantragt ist, wenn die **rechtsverbindlich unterschriebene Papierversion** inkl. aller ausgedruckter Anlagen beim Projektträger vorliegt. Die postalisch einzureichenden Unterlagen sollten grundsätzlich nicht später als **14 Tage** nach der elektronischen Antragseinreichung (via easyOnline) beim Projektträger eingehen.

3. GEGENSTAND DER FÖRDERUNG IM AKTUELLEN AUFRUF

Inhalt des aktuellen Aufrufs ist die Förderung von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben zur vollständigen Vermeidung der lokalen CO₂-Emission, der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu deren Betrieb und Studien, die den Einsatz der zuvor genannten Fördergegenstände untersuchen.

3.1. Die Beschaffung von innovativen Schienenfahrzeugen oder die Umrüstung auf alternative Antriebe

Dieser Förderaufruf ist technologieoffen. Das bedeutet **alle** Antriebssysteme, die lokal CO₂-emissionsfrei betrieben werden, sind förderfähig. Hierzu zählen beispielsweise: BEMU (batterieelektrischer Triebzug) oder HEMU (brennstoffzellenbasierter Triebzug), aber auch Wasserstoffverbrennungsmotoren (in Anlehnung an die EU-Definition für „Zero-emission vehicles“ im Schwerlastverkehr).

Der Förderaufruf umfasst sowohl die Neubeschaffung, als auch die Umrüstung konventionell (grundsätzlich durch Diesel) betriebener Schienenfahrzeuge auf einen alternativen Antrieb. Genauere Informationen bezüglich der Antragsanforderungen für beide Fahrzeugförderungen können Sie dem Kapitel 6 oder den FAQ entnehmen.

Die CO₂-Einsparung auf der zu befahrenden Strecke ist sowohl für Neufahrzeugbeschaffungen, als auch für Umrüstungen für die Priorisierung in der Vorhabenbeschreibung darzustellen. Der Projektträger stellt Ihnen hierfür ein Formular zur Berechnung zur Verfügung (Kapitel 6.3).

Hinweis: Bitte beachten Sie, dass Schienenarbeitsfahrzeuge, wie beispielsweise Schienenfräsen etc. nicht dem Personen- oder Gütertransport auf der Schiene anzurechnen sind und dementsprechend **nicht** über diese Förderrichtlinie gefördert werden. **Förderfähig sind nur Fahrzeuge, welche dem Verkehrssektor eindeutig zuzurechnen sind.**

3.2. Der Bau bzw. Umbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie Elektrolyseanlagen

Dieser Förderaufruf ermöglicht die Anschaffung der zum Betrieb der alternativ betriebenen Schienenfahrzeuge notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur. Dies impliziert:

- Ladeinfrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten innovativer Schienenfahrzeuge gewährleistet. **Die Elektrifizierung von Netzen mit Oberleitungen ist hiervon ausgenommen.**
- Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff an die unter 3.1 genannten innovativen Schienenfahrzeuge.
- Elektrolyseanlagen zur Erzeugung des für die Betankung notwendigen Wasserstoffs aus erneuerbaren Energien.

Eine Beantragung der oben genannten Lade- / Betankungsinfrastruktur und Elektrolyseanlagen ist nur zusammen mit der Förderung der unter 3.1 genannten innovativen Schienenfahrzeuge möglich. Weiterhin muss die beantragte Infrastruktur bzw. Elektrolyseanlage für den Betrieb der genannten Fahrzeuge notwendig sein.

Bitte beachten Sie, dass die Förderung der Infrastruktur nur erfolgt, wenn sie weder durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG; dort § 2 Absatz 1 Nummer 2) noch durch andere Bundesprogramme gefördert werden kann. **Hierbei ist vom Antragsteller zu prüfen, ob durch einen Zusammenschluss von anderen Infrastrukturmaßnahmen eine Förderfähigkeit über das GVFG realisiert werden kann.** Dies in der **Vorhabenbeschreibung** kurz zu erläutern.

3.3. Die Erstellung von Studien

In diesem Förderaufruf sind Machbarkeitsstudien förderfähig, die zur Minderung der lokal auftretenden CO₂-Emission unter Zuhilfenahme der in den Nummern 3.1 und 3.2 genannten Fördergegenstände im Bereich des Schienenverkehrs beitragen.

4. HÖHE DER ZUWENDUNG

Die Zuwendung für Schienenfahrzeuge nach Abschnitt 3.1 und Elektrolyseanlagen nach Abschnitt 3.2 ist grundsätzlich auf **maximal 15 Mio. €** pro Unternehmen und Investitionsvorhaben begrenzt.

Vorhaben zum Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur nach Nummer 3.2 sind grundsätzlich in der Zuwendungshöhe auf **maximal 10 Mio. €** begrenzt. Die Gesamtausgaben für dieselbe Infrastruktur dürfen 20 Mio. € nicht überschreiten.

Für Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3. ist die Zuwendung auf 150.000 € begrenzt. Förderfähig sind Machbarkeitsstudien ab Gesamtausgaben von 50.000 €.

4.1. Förderfähige Ausgaben

ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Die Zuwendung im Rahmen dieses Aufrufes erfolgt als Investitionszuschuss. Zuwendungsfähig sind nur diejenigen Ausgaben, die innerhalb des Vorhabenlaufzeit entstehen (vgl. FAQ). Die Vorhabenlaufzeit wird im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die förderfähigen Gesamtausgaben werden in der Tabelle zur Ermittlung der förderfähigen Ausgaben ermittelt. Diese förderfähigen Gesamtausgaben multipliziert mit der individuellen Förderquote ergeben den Förderbetrag (gleichzusetzen mit der Zuwendung bzw. den Bundesmitteln). Der andere Teil entspricht der monetären Eigenleistung des Antragsstellers (vgl. FAQ).

Der individuell berechnete Förderbetrag darf nicht den o.g. Förderhöchstbetrag über- oder sofern zutreffend den o.g. Fördermindestbetrag unterschreiten.

Eine Förderung von Betriebsausgaben und Leasingraten ist ausgeschlossen. Im Falle der Förderung von Leasinggebern ist Nummer 4 der aktuell gültigen Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr zu beachten.

Im Folgenden werden die einzelnen Fördergegenstände separat betrachtet.

SCHIENENFAHRZEUGE

In diesem Förderaufruf können Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben beantragt werden. Alternative Antriebe sind im Rahmen dieses Förderaufrufs Antriebe, die die lokal auftretende CO₂-Emission vollständig vermeiden (analog der EU-Grenzwerte für „Zero-emission-vehicles“ im Schwerlastverkehr). Förderfähig sind hierbei sowohl die Beschaffung von Neufahrzeugen, als auch die Umrüstung konventionell betriebener Fahrzeuge (i.d.R. mit Dieselantrieb) auf eine alternative Antriebsform, die den oben genannten Kriterien entspricht.

Die Ermittlung der förderfähigen Ausgaben für Neubeschaffungen basiert auf den **Investitionsmehrausgaben des alternativen Antriebs** gegenüber einem herkömmlichen Dieselreferenzfahrzeug vergleichbaren Typs und Ausstattung (Beispielrechnung FAQ). Im Fall der Umrüstung eines Schienenfahrzeugs sind ausschließlich Ausgaben in direkter Verbindung mit der Umrüstung hin zu einem alternativen Antrieb förderfähig. Sind die daraus resultierenden Mehrausgaben als Ganzes darstellbar, sind diese Ausgaben förderfähig.

Ausgaben für Garantien über die gesetzliche Gewährleistung (2 Jahre) hinaus werden als nicht förderfähig angesehen und müssen im Angebot separat ausgewiesen werden.

LADE- UND BETANKUNGSINFRASTRUKTUR

Die förderfähigen Ausgaben der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für den Betrieb der oben genannten Fahrzeuge sind die mit der Errichtung der Infrastruktur verbundenen Ausgaben in materielle und immaterielle Vermögenswerte^{3,4}, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden. Förderfähig sind hierbei nur Investitionen, die unmittelbar mit dem Umweltschutz in Verbindung stehen.

Es werden grundsätzlich alle notwendigen Komponenten nach dem Netz-/Medienanschluss bis zum ersten Kontaktpunkt mit dem innovativen Schienenfahrzeug als förderfähig angesehen. Die für den Netzanschluss anfallenden Ausgaben inklusive Umrichter und Trafostation sind nicht förderfähig.

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^{3,4} förderfähig, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden. Es sind grundsätzlich alle notwendigen Komponenten nach dem Netz-/Medienanschluss, inklusive der Speichereinheit förderfähig. Der Antragssteller muss in der Vorhabenbeschreibung bestätigen, dass der Elektrolyseur mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben wird.

MACHBARKEITSSTUDIEN ZUR ANALYSE DER EINSATZMÖGLICHKEITEN

Diese Fördermöglichkeit bezieht sich auf Studien, die Möglichkeiten zur vollständigen Vermeidung lokal auftretender CO₂-Emissionen durch alternative Antriebe im Schienenverkehr untersuchen. Hierzu zählen neben dem Einsatz dieser Fahrzeuge als Alternative zum Dieselantrieb auch Maßnahmen zur Errichtung und zum Betrieb der Lade- und Betankungsinfrastruktur auf nicht- oder teilelektrifizierten Strecken.

Die förderfähigen Ausgaben für eine Machbarkeitsstudie sind die Ausgaben, 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 der aktuell gültigen Förderrichtlinie für alternative Antriebe im Schienenverkehr Beihilfen in Höhe von 40 % der förderfähigen Ausgaben gewährt werden. Dabei ist für kleine bzw. mittlere Unternehmen (KMU⁵) eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

³ „Materielle Vermögenswerte“: Anlagen, Maschinen und Ausrüstung. Ausgenommen sind Grundstücke, Gebäude und Medienanschlüsse.

⁴ „Immaterielle Vermögenswerte“: Vermögenswerte ohne physische oder finanzielle Verkörperung wie Patentrechte, Lizenzen, Know-how oder sonstige Rechte des geistigen Eigentums.

⁵ 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)

Hinweis:

Um eine maximale Reichweite der Förderung in diesem Aufruf zu erreichen, hat die Fördermitteleffizienz einen signifikanten Anteil bei der Priorisierung (Kapitel 6.3). Wir weisen darauf hin, dass sich die Inanspruchnahme von geringeren Förderquoten positiv auf den Priorisierungsprozess auswirken kann. Um kleine und mittlere Unternehmen nicht zu benachteiligen, findet bei der Berechnung der Fördermitteleffizienz der möglicher Weise beantragte KMU-Bonus keine Berücksichtigung. In einem Bewilligungsprozess wird der KMU-Aufschlag wie vorgesehen einbezogen.

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 als Differenz aus zuwendungsfähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn. Die wirtschaftliche Abschreibungsdauer kann als Grundlage für die Projektionsdauer in die Zukunft genutzt werden. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung darf ein kalkulatorischer Zinssatz von vier Prozent (4 %) 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 Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3. werden mit 50 % bezuschusst.

Ein zusätzlicher Förderquoten-Bonus von 10 % kann für mittlere und von 20% für kleine Unternehmen gewährt werden, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Für die Gewährung des KMU-Bonus ist dem Antrag eine KMU-Erklärung beizufügen.

4.3. Kumulierung mit anderweitiger Förderung

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

5. BESONDERE ZUWENDUNGSVORAUSSETZUNGEN

Ausschreibung und Auftragsvergabe

Es gelten die Vorgaben der ANbest-P bzw. ANbest-GK.

Um die zur Beschaffung geplanten Fahrzeuge und Ladeinfrastruktureinheiten möglichst schnell in den Betrieb zu überführen, ist der Beginn eines **Ausschreibungsverfahrens** schon **vor Erhalt des Zuwendungsbescheids möglich**. Voraussetzung dafür ist, dass der Zuschlag im **Ausschreibungsverfahren unter dem Vorbehalt der Gewährung der beantragten Förderung** gestellt wird. In diesem Fall stellt der Beginn des Ausschreibungsverfahrens keinen vorzeitigen Maßnahmenbeginn dar.

Die **Auftragsvergabe** darf erst **nach Bewilligung** des gestellten Antrages im Rahmen dieses Aufrufes **erfolgen** und muss sich auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt.

Allgemeine und technische Voraussetzungen

Der Einsatz der Fahrzeuge muss überwiegend in Deutschland erfolgen und 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 Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung 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, was im Antrag kurz darzustellen ist.

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

Zweck und Zweckbindungsfrist

Der **Zweck** der geförderten Schienenfahrzeuge ist der Einsatz im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Der **Zweck** der geförderten Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie Elektrolyseure ist die Energieversorgung der im Rahmen der aktuell gültigen Förderrichtlinie alternative Antriebe im Schienenverkehr geförderten Schienenfahrzeuge.

Die **Zweckbindung** für die geförderten **Schienenfahrzeuge** wird bei Bewilligung auf die Dauer von **zehn Jahren** nach Inbetriebnahme festgelegt.

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.

Die **Zweckbindungsfrist** für die geförderte **Betankungs- und Ladeinfrastruktur sowie der Elektrolyseure** wird ebenfalls auf **zehn Jahre** nach Inbetriebnahme festgelegt.

Abweichungen des Zwecks und der Zweckbindungsfrist bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers. Bei **Verkauf der geförderten Investitionsgüter innerhalb der Zweckbindung** muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass der Vorteil der Förderung und alle Pflichten an den Käufer übergehen. Verkäufe innerhalb der Zweckbindungsfrist bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers.

Studien zum Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativem Antrieb und zur Errichtung bzw. dem Einsatz von zugehöriger Lade-/Betankungsinfrastruktur müssen überwiegend **das deutsche Eisenbahnnetz** betreffen.

Die Vorhabenlaufzeit für **Machbarkeitsstudien** beträgt grundsätzlich 24 Monate.

6. ANTRAGSVERFAHREN UND PRIORISIERUNG

6.1. Antragsunterlagen

Der Antrag ist in easyOnline auszufüllen (Kapitel 6.2). Zusätzlich zum Antrag müssen folgende Unterlagen eingereicht werden (Bitte nutzen Sie die auf der Internetseite des PTJ⁶ zur Verfügung gestellte Checkliste)

- Vorhabenbeschreibung (das Template stellt der PtJ zur Verfügung),⁶
- Ausgefüllte Checkliste,⁶
- Tabelle zur Ermittlung förderfähiger Ausgaben,⁶
- Ggf. Tabelle zur Bestimmung der CO₂-Einsparung,⁶
- Ggf. Tabelle zum Betriebsgewinn,⁶
- Für Schienenneufahrzeugbeschaffungen (plausibel nachvollziehbare Unterlagen für das zu beschaffende innovative Fahrzeug und das vergleichbare Referenzfahrzeug, vgl. FAQ) oder,
- Nachvollziehbare Darlegung der Ausgaben für eine Umrüstung,
- Für die Ladeinfrastruktur/Betankungsinfrastruktur/den Elektrolyseur/ die Studien eine plausibel dargestellte Auflistung der entstehenden Ausgaben (ggf. Angebot, vgl. FAQ oder das letzte Tabellenblatt der Tabelle zur Ermittlung förderfähiger Ausgaben),
- Aktueller Handelsregisterauszug,
- Ggf. KMU-Erklärung.⁵

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. 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:

⁶ <https://www.ptj.de/projektfoerderung/schienenfahrzeuge/aufruf>

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

- **Inhalte und Ziele des Beschaffungsvorhabens**

- Darstellung der zu beschaffenden Fahrzeuge inkl. Investitionsmehrausgaben;
- Darstellung des innovativen Antriebs der Fahrzeuge;
- Darstellung bzw. Benennung 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 und auf elektrifizierten Strecken erfolgt.
- Darstellung der für den Betrieb der Fahrzeuge benötigten Infrastruktur;
- Plausible Darstellung der eingesetzten Energiequelle für die Lade- und Betankungsinfrastruktur;
- Ggf. Darstellung des zu erwartenden Betriebsgewinns der beantragten Infrastruktur;⁶
- Kurze Stellungnahme, warum eine Finanzierung der Lade- und Betankungsinfrastruktur nicht über das GVFG erfolgen kann.
- Bei der Beantragung eines Elektrolyseurs: Bestätigung, dass der generierte Wasserstoff aus erneuerbaren Energien stammt.

- **Beitrag des Vorhabens zum Umweltschutz**

- Stellen Sie nachvollziehbar dar, wie viele herkömmliche Fahrzeuge welchen Typs durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieb substituiert werden.
- Ggf. Darstellung der einzelnen Arbeitsschritte/ Bestandteile des indikativen Angebots vor dem Hintergrund des Umweltschutzes
- Stellen Sie unter Angabe der Jahreslaufleistung der Fahrzeuge nachvollziehbar dar, welche Mengen CO₂ durch eine eventuelle Substitution der herkömmlichen Fahrzeuge pro Jahr eingespart werden können (vgl. Tabelle zur CO₂-Einsparung).⁶
- 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 Kraftstoffs aus erneuerbaren Quellen stammt⁷.

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;
- Angabe der jährlich zu erwartenden CO₂-Einsparung in Bezug auf den eingesparten Diesel
- Darstellung der zu untersuchenden Fragestellungen (Leistungsbeschreibung). Bitte unterteilen Sie die beantragte Studie in Arbeitspakete. Beachten Sie hierbei die belastbare Angabe zu Ausgaben und Bearbeitungszeiten.
- Sofern eine konkrete Umstellung des Schienenverkehrs angestrebt wird, bitten wir um die Angabe eines Zeitplans.

⁷ Bei einer Verwendung von grauem Wasserstoff ist eine fiktive Anrechnung Wasserstoffs aus erneuerbaren Quellen durch Zertifikate nicht zulässig.

- **Beitrag des Vorhabens zum Umweltschutz**

- Stellen Sie nachvollziehbar dar, welcher Beitrag zum Umweltschutz durch den beabsichtigten Einsatz innovativer Fahrzeuge bzw. der zum Betrieb benötigten Infrastruktur auf dem untersuchten Streckennetz geleistet werden könnte.

6.2. Einreichung der Anträge

Anträge sind über das easyOnline-Portal bis zur oben unter Nummer 2 genannten Frist einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Das Förderprogramm des BMDV sowie der entsprechende Förderschwerpunkt ist im easyOnline-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 easyOnline sind alle geforderten Daten zum Antrag auszufüllen.

Alle in der Checkliste benannten Dokumente zum Antrag sind als PDF-Datei hochzuladen (vgl. Kapitel 6.1). **Dies ist erst nach dem Schritt „Endfassung einreichen“ möglich**, wenn alle Daten im easyOnline-Antragsformular finalisiert wurden.

Im Anschluss an die digitale Übermittlung ist der in easyOnline erstellte Antrag auszudrucken und von einer bevollmächtigten Person zu unterschreiben. Der Antrag muss zusammen mit den gesamten Anhängen innerhalb von 14 Tagen postalisch an den Projektträger Jülich gesendet werden.

Für die Antragseinreichung gilt die Frist des easyOnline Portals. Eine Einreichung nach dieser Frist ist grundsätzlich nicht möglich.

Bitte beachten Sie, dass der Antrag erst dann vollständig eingereicht ist, wenn die rechtsverbindlich unterschriebene Papierversion inkl. aller ausgedruckten Anlagen beim Projektträger vorliegt.

6.3. Eignungsprüfung

Alle eingegangenen Anträge werden in einem ersten Schritt der Prüfung der Eignungskriterien unterzogen:

1. Eignungskriterien (Erfüllung der Fördervoraussetzung):

- a. Der **Fördergegenstand entspricht den Kriterien des Förderaufrufs** (Kapitel 3): Es handelt sich um Schienenfahrzeuge mit alternativem Antrieb zur vollständigen CO₂-Vermeidung oder die zu deren Betrieb notwendige Lade- und Betankungsinfrastruktur, einen Elektrolyseur bzw. eine Machbarkeitsstudie,
- b. **Bestätigung**, dass der **Betrieb** der geförderten Fahrzeuge **überwiegend in Deutschland** erfolgt, dass die Lade- und Betankungsinfrastruktur in Deutschland errichtet wird und überwiegend für Fahrzeuge im deutschen Schienennetz genutzt werden. Die **Machbarkeitsstudien** müssen überwiegend das **deutsche Eisenbahnnetz** betreffen.
- c. **plausibel Darstellung der zurückzulegenden Strecke** (möglichst mit Netzbezug)
- d. **plausible Darstellung der für das innovative Schienenfahrzeug genutzten Energiequelle**
- e. beantragte Elektrolyseure müssen **Wasserstoff aus erneuerbaren Energien** generieren.
- f. **vollständig ausgefüllter und fristgerecht eingereichter Antrag inklusive aller notwendigen Anlagen über easyOnline** sowie
- g. **rechtsverbindlich unterschriebener Antrag inklusive aller notwendigen Anlagen** ist eingegangen.

Die Punkte c-e entfallen für Machbarkeitsstudien.

6.4. Priorisierungsverfahren

Die Fördermittel werden im zweiten Schritt in einem wettbewerblichen Priorisierungsverfahren vergeben (FAQ). Die Aufteilung der Fördermittel auf die Bereiche Investitionsausgaben und Studien erfolgt nach der Schließung des Antragsfensters. Hierzu wird das eingegangene Antragsvolumen (die beantragten Fördermittel) jedes Bereichs ins Verhältnis zum gesamten Antragsvolumen gesetzt. Das jeweilige prozentuale Verhältnis wird auf die zur Verfügung stehenden Mittel übertragen.

Die Priorisierung für Investitionsgüter und Studien erfolgt separat. Die Priorisierung der Investitionsgüter erfolgt anhand folgender Kriterien und im Falle beantragter Infrastruktur zusammen mit der Fahrzeugbeschaffung:

2. Priorisierung (der geeigneten Anträge für **Investitionsgüter** nach 3.1 und 3.2):

- a. Berücksichtigung der **CO₂-Einsparung**: Bei Schienenfahrzeugen wird die vollständige Vermeidung von CO₂-Emissionen durch innovative Fahrzeuge gegenüber herkömmlichen Dieselreferenzfahrzeugen betrachtet. Hierfür werden die Emissionen berücksichtigt, die auf **der gesamten zu befahrenden Strecke** eingespart werden. Sowohl für das innovative Schienenfahrzeug als auch für das Referenzfahrzeug müssen die zu fahrenden km und der Energieträger für den alternativen Antrieb angegeben werden.

Bitte beachten Sie, dass beide Angaben in der Vorhabenbeschreibung plausibel dargestellt werden müssen. Aus diesen Angaben wird die CO₂-Einsparung pro Strecke berechnet, die mit der beantragten Zuwendung ins Verhältnis gesetzt wird (Fördermitteleffizienz in **eingespartes kg(CO₂)/Förder-€**).

b. Alle Anträge werden nach der erreichten CO₂-Einsparung pro Förder-€ vom höchsten zum niedrigsten Wert sortiert. An diesem Punkt wird die zusätzlich beantragte Infrastruktur der Antragssteller dem Fahrzeugvorhaben zugeordnet.

c. Anschließend werden alle Anträge gemäß der Sortierung durch die Priorisierung bis zum vollen Ausschöpfen der Haushaltsmittel bearbeitet. Es werden grundsätzlich zuerst die Schienenfahrzeuge, im Anschluss die Infrastruktur und abschließend Elektrolyseure gefördert. Dies erfolgt in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Bei Projekten mit identischem Priorisierungsergebnis entscheidet der Zeitpunkt des Antragseingangs.

Hinweis: Wir weisen erneut darauf hin, dass Ihnen durch die Inanspruchnahme von geringeren Förderquoten eine Steuerungsmöglichkeit geboten wird, aktiv einen positiven Einfluss auf den potentiellen Priorisierungsprozess nehmen zu können.

2. Priorisierung (der geeigneten Anträge für **Machbarkeitsstudien** nach 3.3):

- a. Das entscheidende Kriterium für die Priorisierung der Studien ist die jährliche, zu erwartende CO₂-Einsparung bezogen auf den Dieserverbrauch durch den Einsatz eines oder mehrerer der unter 3.1 oder 3.2 benannten Investitionsgüter. Bei gleichem Ergebnis werden Studien, die eine konkrete Umstellung des Schienenverkehrs zu alternativen Antrieben zur Folge haben, bevorzugt berücksichtigt.
- b. Alle Anträge werden entsprechend der CO₂-Einsparung vom höchsten zum niedrigsten Wert sortiert.
- c. Anschließend werden die Anträge gemäß der Sortierung durch die Priorisierung bis zum vollen Ausschöpfen der Haushaltsmittel bewilligt

Hinweis: Sollten nicht ausreichend Anträge für Investitionsgüter oder Machbarkeitsstudien vorliegen, um die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auszuschöpfen, werden nur die am besten bewerteten Anträge bis zum Erreichen von 90 % des vorliegenden Antragsvolumens bewilligt, um den Wettbewerb zur Förderung der besten Projekte zu gewährleisten.

7. INFORMATIONEN ZUM WEITEREN VERFAHREN UND INFORMATIONS- PFLICHTEN

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.

Während der Projektlaufzeit müssen innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein **Zwischennachweis für Zuwendungen auf Ausgabenbasis** und ein **Sachbericht** (Zwischenbericht) beim Projektträger eingereicht werden. Sie erhalten ein Template für den Zwischenbericht auf einer ausgewiesenen Website (Mitteilung erfolgt über die weiteren Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids).

Ein Schlussbericht und ein Verwendungsnachweis müssen nach Ende der Vorhabenlaufzeit angefertigt werden. Sie erhalten ein Template für den Zwischenbericht auf einer ausgewiesenen Website (Mitteilung erfolgt über die weiteren Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids).

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

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 auch bei der europäischen Union sind zusätzliche Daten und Informationen erforderlich. In erster Linie handelt es sich dabei um grundsätzliche Vorhabeninformationen sowie Stamm- und Betriebsdaten der förderfähigen Gegenstände (Schienenfahrzeuge, Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur, Elektrolyseure und Studien). 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.

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 die Projektträger Jülich GmbH (PtJ). Der Projektträger berät Sie gerne bei Fragen zur Förderrichtlinie und dem vorliegenden Förderaufruf:

- per Telefon: 030/20199 562 (Montag bis Freitag, 10 bis 12 Uhr)
- per E-Mail: ptj-evi-schiene@fz-juelich.de

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

- telefonisch (Montag bis Freitag, 10 bis 12 Uhr): 030/311 6116 770
- per E-Mail an: schiene@now-gmbh.de

Online-Seminar: Erster Förderaufruf für alternative Antriebe im Schienenverkehr

Am Montag, den 10. Juli 2023, von 11-12 Uhr stellen die vom BMDV 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/>