



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

AUFRUF ZUR ANTRAGSEINREICHUNG

FÜR DIE FÖRDERUNG VON KLIMAFREUNDLICHEN, ALTERNATIVEN ANTRIEBEN IM SCHIENENPERSONENNAH- UND GÜTERVERKEHR (07/2022)

1. PRÄAMBEL

Mit der Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr vom 03.02.2021 (Förderrichtlinie) unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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 werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen sowie deren notwendiger Infrastruktur und Erstellung von Studien verwendet. Anträge im Rahmen dieses Förderauftrages können bis zum **31.08.2022** eingereicht werden.

3. GEGENSTAND DER FÖRDERUNG IM AKTUELLEN AUFRUF

Inhalt des aktuellen Aufrufs 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 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 ist im Rahmen der Antragsstellung in der Vorhabenbeschreibung kurz zu erläutern.

Die folgenden Fördergegenstände werden dabei berücksichtigt:

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

Als Schwerpunkte dieses Förderaufrufes werden folgende Technologien als förderfähig angesehen:

- für den **Schienenpersonennahverkehr**: BEMU (batterieelektrischer Triebzug) sowie HEMU (brennstoffzellenbasierter Triebzug),
- für den **Schienengüterverkehr**: hybride Antriebstechnologien (Dual-Mode- und Batterie-Hybrid-Technologie).

Die Schienenfahrzeuge, für welche eine Zuwendung beantragt wurde, sollen für nicht elektrifizierte Strecken eine CO₂-Einsparung gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen aufweisen.

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

Im Rahmen dieses Aufrufes ist dies:

- Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten innovativer Schienenfahrzeuge gewährleistet. Die Elektrifizierung von Netzen über Oberleitungen ist hiervon ausgenommen.
- Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff an die unter 3.1 genannten innovativen Schienenfahrzeuge.
- Elektrolyseanlagen zur Erzeugung des Wasserstoffs für die Betankungsinfrastruktur.

Eine Beantragung der oben genannten Infrastruktur und Elektrolyseanlagen ist nur zusammen mit der Förderung der unter 3.1 genannten innovativen Schienenfahrzeuge möglich und wenn diese Infrastruktur bzw. Elektrolyseanlagen für den Betrieb der genannten Fahrzeuge notwendig ist.

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 Zuwendung für Schienenfahrzeuge 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 sind grundsätzlich in der Zuwendungshöhe auf maximal 10 Mio. Euro begrenzt. Die Gesamtausgaben für dieselbe Infrastruktur dürfen 20 Mio. EUR nicht überschreiten.

Für Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3. ist die Fördersumme auf 150.000,- Euro begrenzt. Förderfähig sind Machbarkeitsstudien ab Gesamtausgaben von 50.000 EUR.

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.

Betriebsausgaben 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.

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. Tankinfrastruktur für den Betrieb der oben genannten Fahrzeuge sind die mit der Errichtung der Infrastruktur verbundenen Ausgaben in materielle und immaterielle Vermögenswerte^{1,2}, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden. Es werden grundsätzlich alle notwendigen Komponenten nach dem Netz-/Medienanschluss bis zum ersten Kontaktpunkt zum innovativen Schienenfahrzeug als förderfähig angesehen. Die für den Netzanschluss 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^{1,2}, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden, förderfähig. Es werden grundsätzlich alle notwendigen Komponenten nach dem Netz-/Medienanschluss bis einschließlich der Speichereinheit als förderfähig angesehen.

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.

MACHBARKEITSSTUDIEN ZUR ANALYSE DER EINSATZMÖGLICHKEITEN

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

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 Artikel 36 AGVO Beihilfen in Höhe von 40 % der förderfähigen Ausgaben gewährt werden. Dabei ist für kleine bzw. mittlere Unternehmen (KMU³) eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Hinweis:

Um eine maximale Reichweite der Förderung in diesem Aufruf zu erreichen, wird bei einer Überzeichnung des Aufrufes die Fördermitteleffizienz einen signifikanten Anteil bei der Priorisierung haben. Wir weisen darauf hin, dass die Inanspruchnahme von geringeren Förderquoten sich somit positiv auf einen potentiellen Priorisierungsprozess auswirkt. Um kleine und mittlere Unternehmen nicht zu benachteiligen, findet bei der Berechnung der Fördermitteleffizienz der KMU-Bonus keine Berücksichtigung. In einem evtl. 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 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 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.

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)

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.

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 Eisenbahninbetriebnahme genehmigungsverordnung 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.

Der **Zweck** der geförderten Schienenfahrzeuge ist der Einsatz im Personen- und Güterverkehr. Der **Zweck** der geförderten Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie Elektrolyseure ist die Energieversorgung der geförderten Schienenfahrzeuge.

Die **Zweckbindung** für die geförderten Schienenfahrzeuge wird bei Bewilligung auf die Dauer von zehn Jahren nach Inbetriebnahme 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 innerhalb der Zweckbindung muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass alle Pflichten an den Käufer übergehen. Verkäufe innerhalb der Zweckbindungsfrist 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. Der Bewilligungszeitraum der beantragten Studien wird grundsätzlich auf zwei Jahre ab Bewilligung festgelegt.

Der Bewilligungszeitraum für **Machbarkeitsstudien** beträgt grundsätzlich 24 Monate.

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 Schließung des Antragsfensters. Unter Berücksichtigung der Fördermittelbedarfe und der Ziele der Förderrichtlinie wird für ein ausgewogenes Verhältnis bei der Aufteilung der Fördermittel auf die Bereich Güter- und Personenverkehr gesorgt.

Die Anträge werden separat für den Schienenpersonennah- und Güterverkehr priorisiert. Im Schienenpersonennahverkehr wird in zwei Kategorien (brennstoffzellenbasierte und batterieelektrischen Anwendungen) separat priorisiert. Gemäß der Priorisierungsreihenfolge werden in den Priorisierungskategorien Schienenpersonennah- und Güterverkehr Anträge bis zur Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Mittel bewilligt.

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.

Die Priorisierung erfolgt anhand folgender Kriterien und im Falle beantragter Infrastruktur zusammen mit der Fahrzeugbeschaffung:

Bei Fahrzeugen und Infrastruktur im **Schienenpersonennahverkehr** nach den Abschnitten 3.1. und 3.2.:

- Vermeidung von CO₂-Emissionen durch innovative Fahrzeuge gegenüber herkömmlichen Dieselferenzfahrzeugen im Verhältnis zu den beantragten Fördermitteln. Hierbei werden nur die Emissionen berücksichtigt, die auf nicht elektrifizierten Strecken eingespart werden.

Bei Fahrzeugen und Infrastruktur im **Schienengüterverkehr** nach den Abschnitten 3.1. und 3.2.:

- Vermeidung von CO₂-Emissionen durch innovative Fahrzeuge gegenüber herkömmlichen Dieselferenzfahrzeugen im Verhältnis zu den beantragten Fördermitteln.
- Bei Projekten mit ähnliche CO₂-Einsparpotenzial pro Fördereuro werden Fahrzeuge bevorzugt, die weitere CO₂-Einsparungen im Betrieb unter Oberleitung erzielen.

Bei Machbarkeitsstudien nach Abschnitt 3.3.:

- Es werden Studien, die eine konkrete Umstellung des Schienenverkehrs zu alternativen Antrieben zur Folge haben, bevorzugt berücksichtigt.

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/schienefahrzeuge>.

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. 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 inkl. Investitionsmehrausgaben⁴;
 - 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;
 - Ggf. Darstellung des zu erwartenden Betriebsgewinns der beantragten Infrastruktur⁴.
- **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 CO₂ durch die Substitution der herkömmlichen Fahrzeuge pro Jahr eingespart werden können. Die CO₂-Einsparung muss getrennt nach dem nicht elektrifizierten und dem elektrifizierten Streckenanteil ermittelt und angegeben werden⁴.

⁴ Bitte verwenden Sie hierfür die auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten Exceldateien

- 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 stammt⁵.

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). Bitte unterteilen Sie die beantragte Studie in Arbeitspakete unter Angabe belastbarer Angaben zu Ausgaben und Bearbeitungszeiten.
- Sofern eine konkrete Umstellung des Schienenverkehrs angestrebt wird, bitten wir um die Angabe eines Zeitplans.

- **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 BMDV 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.

⁵ Bei einer Verwendung von grauem Wasserstoff ist eine fiktive Anrechnung Wasserstoffs aus erneuerbaren Quellen durch Zertifikate nicht zulässig.

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.

Für die Antragseinreichung gilt die Frist des easy-Online 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. Die postalisch einzureichenden Unterlagen sollten grundsätzlich nicht später als 14 Tage nach dem elektronischen Antrag beim Projektträger eingehen.

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.

Die Vorlage eines jährlichen Zwischenberichts und eines Schlussberichts sind 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 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 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.

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 Förderauftrag:

- 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):

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

Online-Seminar: Erster Förderauftrag für alternative Antriebe im Schienenverkehr

Am 08. Juli um 10-11 Uhr stellen die vom BMDV zur Umsetzung der Richtlinie beauftragten Expertinnen und Experten der NOW GmbH und des Projektträger Jülich (PtJ) den aktuellen Förderauftrag vor und beantworten Fragen zum Einreichungsverfahren.

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