



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

NOW
NOW-GMBH.DE

PtJ
Projektträger Jülich
Forschungszentrum Jülich

Berlin | 10.07.2023

Dritter Förderaufruf für alternative Antriebe im Schienenverkehr

Online-Seminar von PtJ und NOW

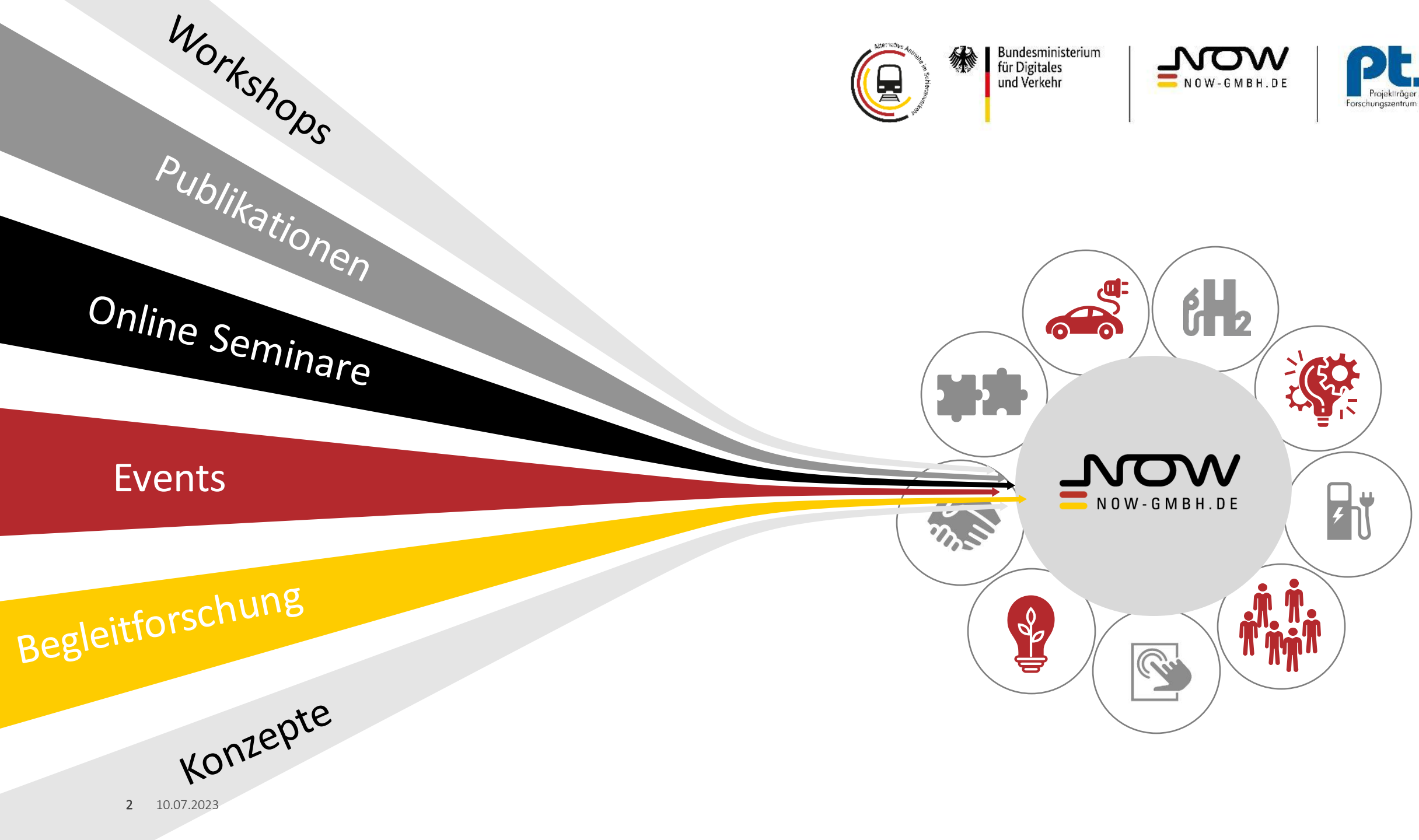
Dr. Elke Schade | Wissenschaftliche Mitarbeiterin | Projektträger Jülich
Robin Oehm | Programm Manager alternative Antriebe im Schienenverkehr | NOW GmbH



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

NOW
NOW-GMBH.DE

PTJ
Projekträger Jülich
Forschungszentrum Jülich



PORTFOLIO FÜR KLIMANEUTRALE GESELLSCHAFT & MOBILITÄT

Koordination von Förderprogrammen, Technologieberatung, Organisation von Netzwerken



Nationales Innovationsprogramm

Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie



Elektromobilität vor Ort



Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie



Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur



Exportinitiative Umweltschutz



NaKoMo

Nationales Kompetenznetzwerk nachhaltige Mobilität



Leitstelle Wasserstoff



LNG-Betankungsschiffe

Maßnahme aus dem Konjunkturpaket 2020



Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme



Förderung NFZ mit alternat. Antrieben
innerhalb des Energie- und Klimafonds



Förderung erneuerbarer Kraftstoffe
innerhalb des Energie- und Klimafonds



Mission Innovation



Förderung von alternativen Antrieben
für Bus und Schienenverkehr



Monitoring der Clean Vehicles Directive



Förderung von Bodenstrom an Flughäfen
Klima- und umweltfreundliche Ground Power





Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

NOW
NOW-GMBH.DE

PTJ
Projekträger Jülich
Forschungszentrum Jülich

“

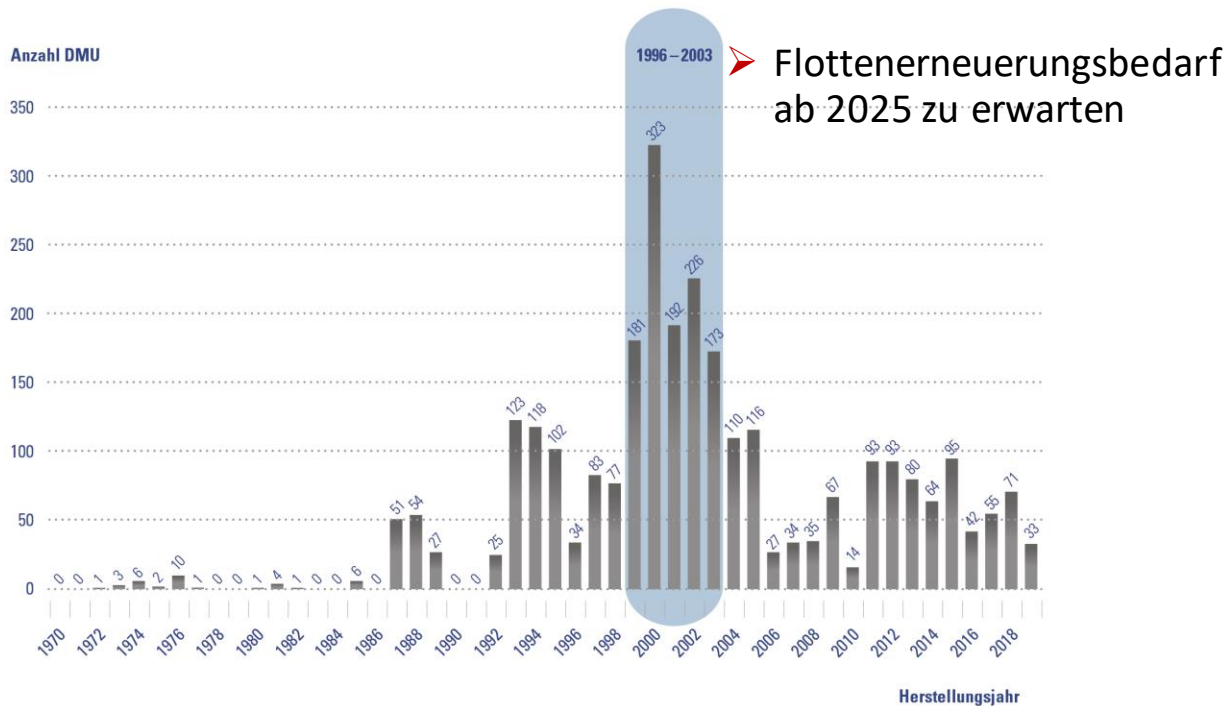
UMFRAGE:

AUS WELCHEM BEREICH DES
SCHIENENVERKEHRS KOMMEN SIE?

STATUS QUO UND PROGNOSE – (DIESEL-) TRIEBZÜGE IM SPNV

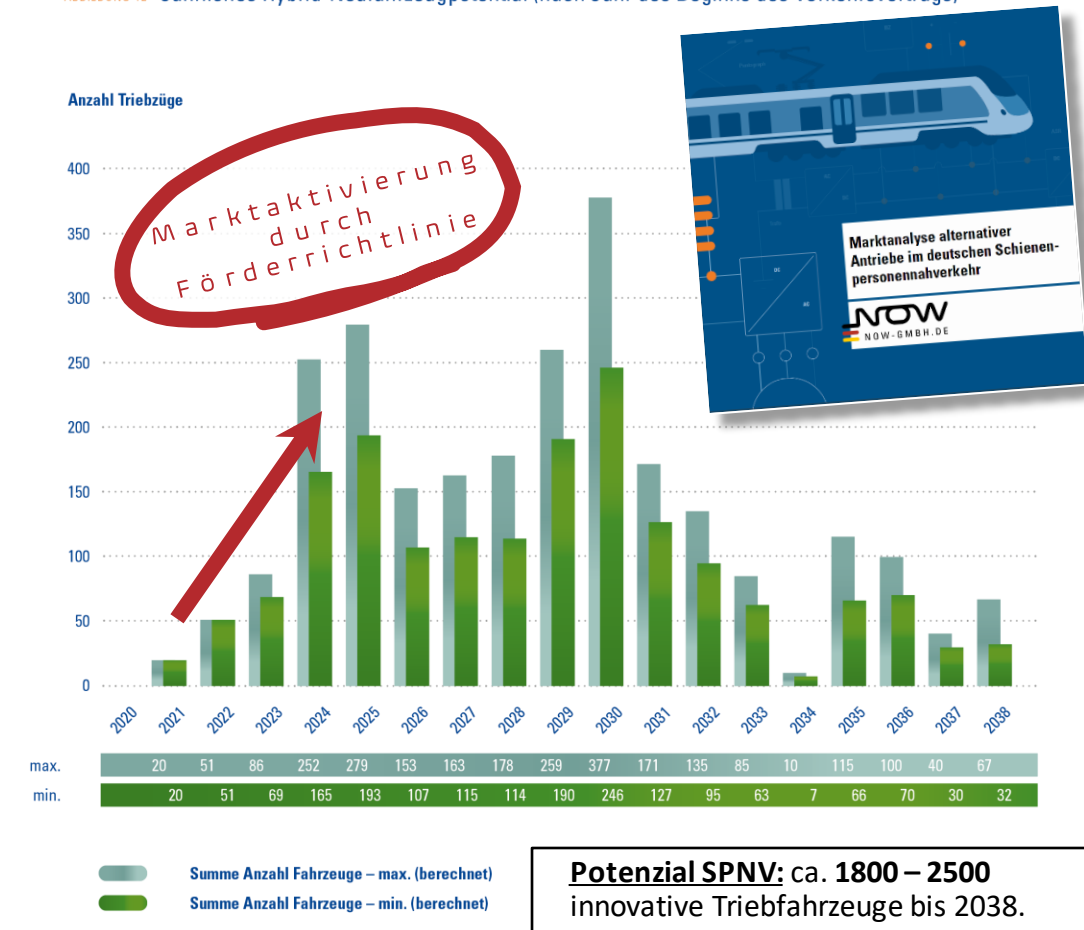
Anzahl aktiver DMUs nach Herstellerjahr (ab 1970)

ABBILDUNG 2 Anzahl aktiver Dieseltriebzüge nach Herstellungsjahr (ab 1970), Datenauswertung auf Basis Fahrzeugeinstellungsregister Eisenbahn Bundesamt (ohne Diesellokomotiven)



- ca. **2800 Diesel-Triebzüge**
- auf ca. **500 SPNV-Linien**
- Ø Nutzungsdauer: **25-30 Jahre**

ABBILDUNG 12 Jährliches Hybrid-Neufahrzeugpotential (nach Jahr des Beginns des Verkehrsvertrags)



Potenzial SPNV: ca. 1800 – 2500 innovative Triebfahrzeuge bis 2038.

FÖRDERLANDSCHAFT FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE IM SCHIENENVERKEHR DES BMDV



weitere Förderprogramme unter: [Förderdatenbank - Startseite \(foerderdatenbank.de\)](https://foerderdatenbank.de)

Schienenverkehr

Forschungs- und Entwicklungsprojekte



Wasserstoff-/
Brennstoffzellen-
technologie



Batterie-
technologie



Beschaffung und Umrüstung: €

- innovativer Fahrzeuge
- zugehöriger Infrastruktur
- Machbarkeitsstudien

NIP II:

Nationales Innovationsprogramm
Wasserstoff- und
Brennstoffzellentechnologie Phase II



EM:

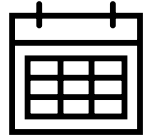
Elektromobilität



Richtlinie zur Förderung alternativer
Antriebe im Schienenverkehr



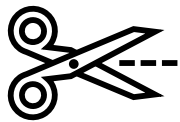
ECKDATEN DRITTER FÖRDERAUFRUF



30.06. – 28.08.2023

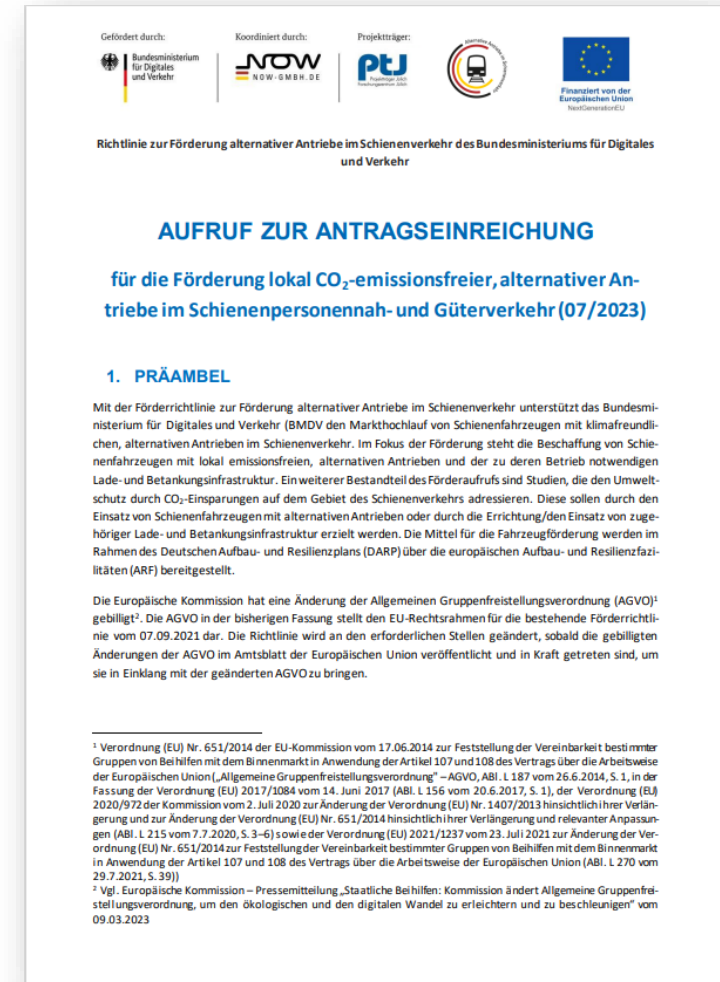


93 Mio. €



**Begrenzung der max. Fördersumme
(je Vorhaben und Unternehmen):**

- Schienenfahrzeuge: max. 15 Mio. €
- Infrastruktur: max. 10 Mio. €
- Studien: max. 150 T€





FÖRDERUNG ALTERNATIVER ANTRIEBE IM SCHIENENVERKEHR

Dr. Elke Schade
Projektträger Jülich
Forschungszentrum Jülich GmbH



PROJEKTTRÄGER JÜLICH

- › Förderberatung
- › Priorisierung und Prüfung der Förderanträge
- › Bewilligung der Anträge
- › Betreuung der Vorhaben
- › Abrechnung und Abschluss der Vorhaben



WAS WIRD GEFÖRDERT (FÖRDERQUOTE)?

- ✓ Schienenfahrzeuge:
 - Investitionsmehrausgaben für **alternativen, lokal CO₂-emissionsfreien** Antrieb
 - Umrüstung von konventionell betriebenen Schienenfahrzeugen auf einen **alternativen, lokal CO₂-emissionsfreien** Antrieb
 - (bis zu 40%)
- ✓ Lade- und Betankungsinfrastruktur (bis zu 50%)
- ✓ Elektrolyseur (bis zu 45%)
- ✓ Studien (bis zu 50%)



WAS WIRD NICHT GEFÖRDERT?

- Forschungsprojekte
- Umrüstung von Dieselloks auf eine effizientere Nutzung des Dieselmotors (ohne alternativen Antrieb)
- Antriebe, die nicht lokal CO₂-emissionsfrei sind
- Infrastruktur für nicht geförderte Schienenfahrzeuge
- Infrastruktur, die durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder andere Bundesprogramme gefördert werden kann



HINWEISE ZU UNTERLAGEN

- › Unterlagen auf unserer Website **neu** herunterladen
- › Unterschiedliche Vorlagen für förderfähige Ausgaben (Schienenfahrzeuge, Lade-/Betankungsinfrastruktur, Elektrolyseure)
- › Excelvorlage CO₂-Einsparungen für die Priorisierung (bitte beachten: plausible Darstellung der zu befahrenden Strecke und des verwendeten Energieträgers muss in der Vorhabenbeschreibung erfolgen)
- › Keine Vorlage für den Betriebsgewinn, bitte immer plausibel im Antrag darstellen (wenn > 50% erfolgt eine Anpassung der förderfähigen Ausgaben durch PtJ)



HINWEISE ZU UNTERLAGEN (ANGEBOTE)

- › Neufahrzeuge: Richtpreisangebote
- › Dieselreferenzfahrzeuge: Richtpreisangebote oder Rechnungen
- › Infrastruktur: Richtpreisangebote, Rechnungen oder ähnliches
- › Studien: sofern möglich Richtpreisangebote



SONDERFALL LEASING UND AUSLÄNDISCHE ANTRAGSSTELLER

- › Förderfähig nur der Leasinggeber (Weitergabe des Förderbetrages über Leasingkonditionen)
- › Leasingraten beim Kunden sind nicht förderfähig
- › Sonderfall Sale-Lease-Back: Einzelfallprüfung, bitte kontaktieren Sie PtJ
- › Sitz des Antragsstellers im Ausland: bitte kontaktieren Sie PtJ (Einzelfallprüfung)
- › Zum Zeitpunkt der Auszahlung Betriebsstätte/Niederlassung in Deutschland notwendig



ANTRAGSTELLUNG & BEWILLIGUNG

- › Der Antragssteller beschafft, bezahlt und setzt das Vorhaben um
- › Getrennte Anträge für die vier Fördergegenstände
- › Vorhabenlaufzeit bis maximal Ende 2027
- › Bestellung / Kauf erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheides
- › Sollten Sie vor Erhalt des Zuwendungsbescheides ausschreiben wollen, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

EINREICHUNG DES ANTRAGS

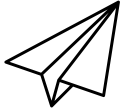
- › Elektronisch über das Förderportal „easy-Online“
- › und postalisch (rechtsverbindlich unterschrieben) inklusive aller Anlagen



PRIORISIERUNG

- › Priorisiert werden die Schienenfahrzeuge nach CO₂-Einsparung pro Förder-€
- › Sortierung vom höchsten zum niedrigsten Wert
- › Nach der Priorisierung erfolgt die Zuordnung der Infrastrukturvorhaben
- › Bewilligung bis zum Ausschöpfen der Haushaltsmittel

NOW GMBH – NICHTS VERPASSEN!



<https://www.now-gmbh.de/aktuelles/newsletter/>



<https://www.now-gmbh.de/aktuelles/veranstaltungen/>

3. PLATTFORMTREFFEN SCHIENE

Zero-Emission-Antriebe für den Schienenverkehr



<https://www.now-gmbh.de/portfolio/netzwerke/>

weiterführende Links zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr:

- [Förderrichtlinie](#)
- [Homepage PtJ, 3. Aufruf zur Antragseinreichung](#)
- [Homepage NOW](#)

“

Informieren,
Vernetzen,
Austauschen.



Robin Oehm

✉ schiene@now-gmbh.de

☎ [+49 \(0\) 30 311 61 16 - 770](tel:+49(0)303116116-770)

🏠 Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH
Fasanenstr. 5
10623 Berlin



Dr. Elke Schade

✉ ptj-evi-schiene@fz-juelich.de

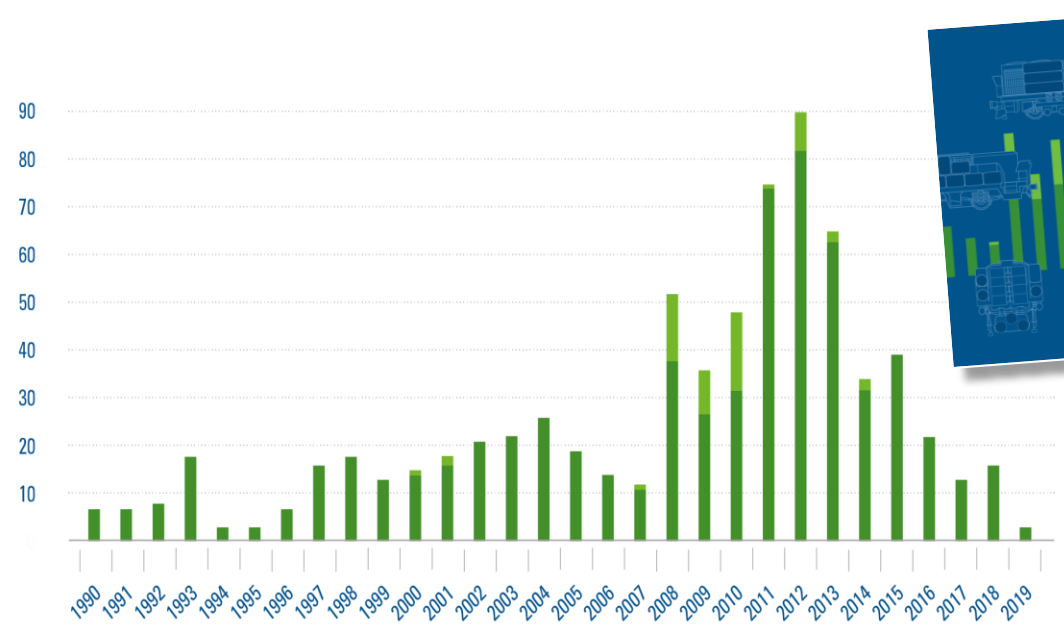
☎ [+49 \(0\) 30 201 99 - 562](tel:+49(0)3020199-562)

🏠 Projektträger Jülich | Forschungszentrum Jülich GmbH
Lützowstr. 109
10785 Berlin

STATUS QUO UND PROGNOSE – (DIESEL-) LOKOMOTIVEN IM SV



ABBILDUNG 1 Bestand Rangierlokomotiven in Deutschland nach Herstellungsjahr, unterteilt in Neubau (N=684) und Modernisierungen (N=56), für den Zeitraum 1990 bis 2019



■ Anzahl Neubau
■ Anzahl Modernisierung

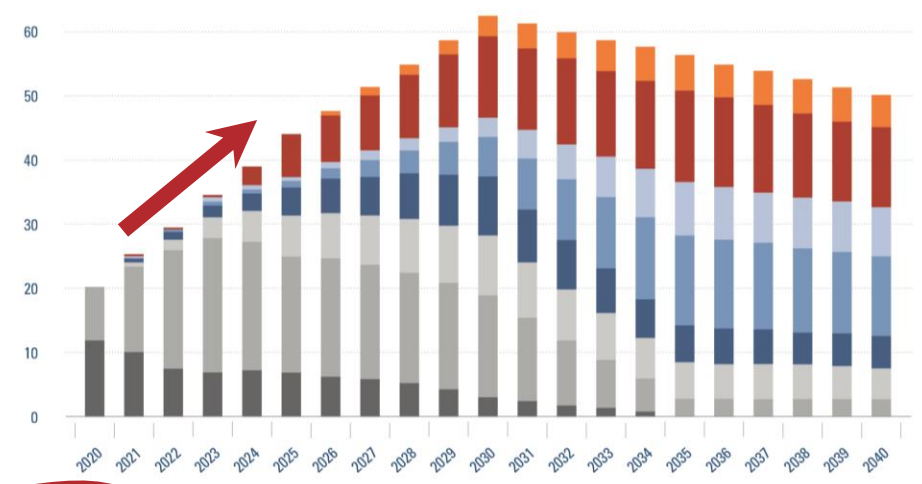
Datenbasis: Auszug des EBA-Fahrzeugeinstellungsregisters. Datenstand Mai 2019

- ca. **2800 Rangierloks**, hohes Alter
- **684 Neufahrzeuge** und **56 Modernisierungen** in 30 Jahren.

Potenzial Rangierloks / Jahr:

- ca. 50-60 Neubau
- ca. 25 Modernisierungen

ABBILDUNG 10 Neubau-Rangierlokomotiven – Aufteilung Antriebsysteme (Ansatz Mittelwert aus Min- und Max-Schätzung)



■ VM-Diesel
■ VM-H2
■ OL-Akku
■ VM-Diesel-Hybrid
■ BZ-H2-Hybrid
■ Akku
■ VM-Methanol/HVO inkl. Hybrid
■ OL-BZ-H2-Zweikraft

Marktaktivierung durch Förderrichtlinie

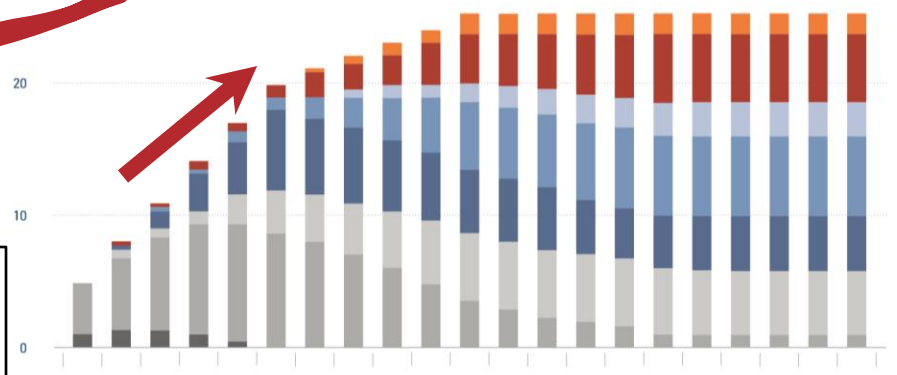


ABBILDUNG 11 Modernisierung Rangierlokomotiven – Aufteilung Antriebsysteme (Ansatz Mittelwert aus Min- und Max-Schätzung)

Quelle: NOW - Marktanalyse alternativer Antriebe im SPNV (2020)

FÖDERRICHTLINIE FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE IM SCHIENENVERKEHR

Laufzeit: Februar 2021 - Juni 2024, Fördervolumen: 309 Mio. €



Bundesministerium für Digitales und Verkehr



ausschl. lokal
CO₂-freie
Antriebsformen!



Fahrzeuge



Infrastruktur



Studien

Fördergegenstand

Was genau ist förderfähig?

Förderquote

Investitions-Mehr- oder Umrüstkosten

40% ¹⁾

Beschaffung von Lade- oder Betankungsinfrastruktur

Infrastruktur: 50% ²⁾
(gemäß Förderaufruf)
Elektrolyseure: 45% ³⁾

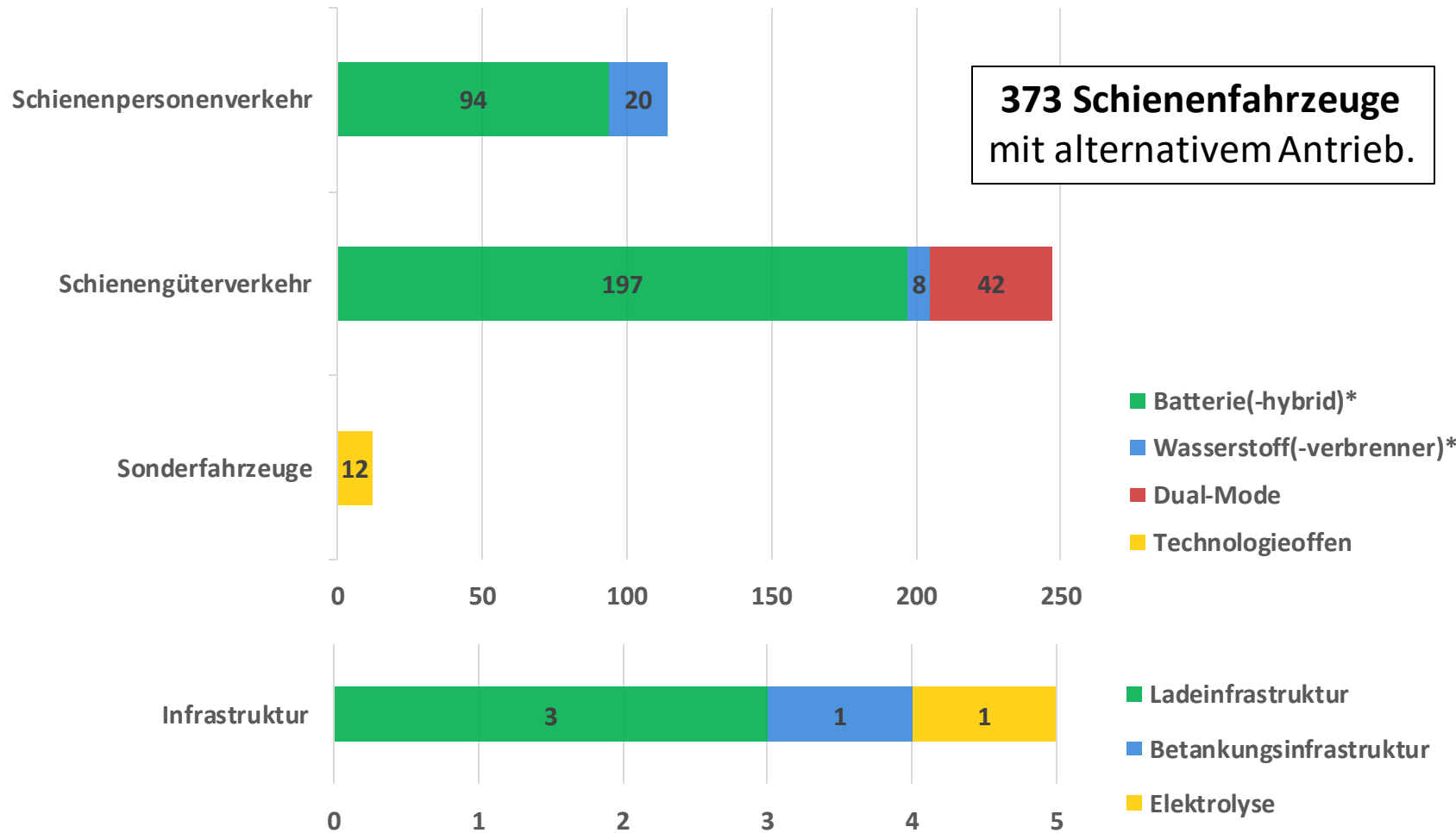
Durchführung von Machbarkeitsstudien

50% ⁴⁾

1) KMU-Bonus: 50% bzw. 60% möglich. 2) Bestimmung der förderfähigen Ausgaben gemäß Artikel 56 AGVO; max. Förderquote gemäß Förderaufruf. 3) Elektrolyseure: Betrieb zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien. 4) KMU-Bonus: 60% bzw. 70% möglich. Quellen: [BAnz AT 17.02.2021 B5.pdf \(bundesanzeiger.de\)](#); [2023_aufruf-schiene.pdf \(ptj.de\)](#)

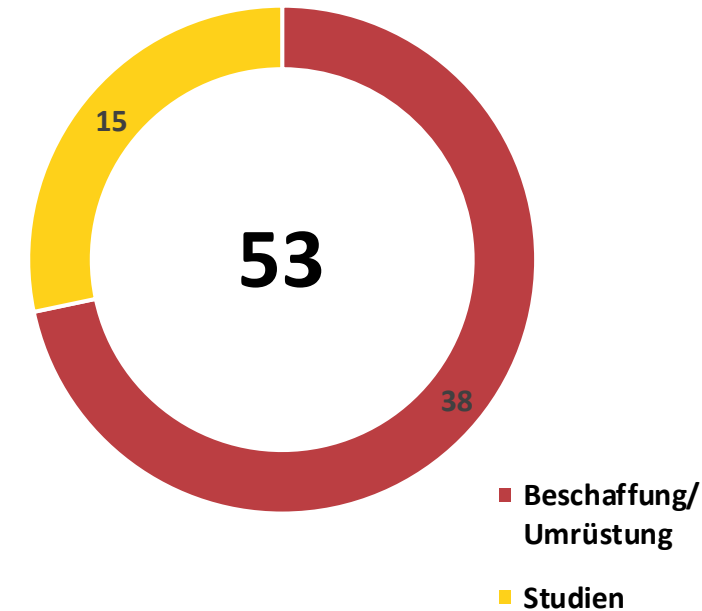
FÖRDERRICHTLINIE FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE IM SCHIENENVERKEHR

Bewilligte Fördergegenstände nach zwei Förderaufrufen (2021 und 2022).



373 Schienenfahrzeuge
mit alternativem Antrieb.

Anzahl Bewilligungen



* Text in Klammer nur für Schienengüterverkehr zutreffend.
Quelle: Projektträger Jülich EVI3 (Datenstand: Juni 2023).