



## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr

Vom 3. Februar 2021

#### 1 Förderziel, Verwendungszweck, Rechtsgrundlage

##### 1.1 Förderziel und Verwendungszweck

Das Schienennetz in Deutschland ist zu 61 % mit Oberleitungen elektrifiziert. Einer vollständigen Elektrifizierung mit Oberleitungen stehen auf Strecken mit geringer Frequentierung wirtschaftliche Aspekte entgegen. Auf den nichtelektrifizierten Strecken kommen derzeit fast ausschließlich konventionelle Schienenfahrzeuge mit Dieselmotor zum Einsatz. Um die Emissionen im Schienenverkehr zu reduzieren, sollen, neben dem Ausbau des mit Oberleitung elektrifizierten Schienennetzes, auf Strecken ohne Elektrifizierung innovative Antriebssysteme mit verminderten CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Einsatz kommen.

Gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz muss der Verkehrssektor seine Emissionen entlang eines linearen Minderungspfads bis 2030 um 42 % – auf 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> – im Vergleich zu 1990 mindern. Ziel dieser Förderrichtlinie ist die Erhöhung des Anteils emissionsarmer Antriebe im Schienenverkehr. Dies soll zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und damit zur Erreichung der im Bundes-Klimaschutzgesetz festgeschriebenen Klimaschutzziele beitragen.

Maßnahmen dieser Förderrichtlinie sind die Unterstützung von Unternehmen und Aufgabenträgern bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit innovativen emissionsarmen Antrieben für den Personen- und Güterverkehr und bei der Errichtung von Betankungs- bzw. Ladeinfrastruktur für diese Schienenfahrzeuge.

Mit der Förderung sollen die Investitionsmehrkosten in klimafreundliche Technologien gemindert werden und zu einer Marktaktivierung führen. Damit können auf Herstellerseite die Technologien weiterentwickelt, Skaleneffekte erzielt und neue klimafreundliche Produkte angeboten werden.

Diese Förderrichtlinie ergänzt für das Segment des Schienenverkehrs durch ihre technologieoffene Ausrichtung die Förderprogramme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur batterieelektrischen Elektromobilität und das ressortübergreifende Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie – Phase II (NIP II) sowie das Elektrifizierungsprogramm des Bundes für das deutsche Schienennetz.

##### 1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften und der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020 (ABl. L 215 vom 7.7.2020, S. 1) 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.

Nach dieser Förderrichtlinie werden staatliche Beihilfen auf der Grundlage der Artikel 36, 41, 49, 56 AGVO in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gewährt. Die Förderung erfolgt unter Beachtung der in Kapitel I AGVO festgelegten Gemeinsamen Bestimmungen, insbesondere unter Berücksichtigung der in Artikel 2 der Verordnung aufgeführten Begriffsbestimmungen und der im Amtsblatt der EU vom 22. Juli 2008 veröffentlichten Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (Mitteilung der Kommission 2008/C 184/07).

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.



## 2 Gegenstand der Förderung

Das BMVI fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie folgende Investitionen gemäß der zugrunde liegenden Artikel der AGVO mit einem einmaligen Zuschuss:

2.1 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,

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

2.3 die Erstellung von Studien zu Einsatzmöglichkeiten der in den Nummern 2.1 und 2.2 genannten Fördergegenstände mit dem Schwerpunkt auf das deutsche Eisenbahnnetz.

In den Aufrufen zur Antragseinreichung (siehe Nummer 7) werden nähere Angaben zu den förderfähigen Technologien veröffentlicht.

Die Förderung von Betriebskosten ist im Rahmen dieser Förderrichtlinie nicht möglich.

## 3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts, soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

Antragsteller müssen zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Im Rahmen der Aufrufe zur Antragseinreichung wird festgelegt, zu welchen Anteilen die Züge während der Zweckbindungsfrist in Deutschland zu betreiben sind.

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I der AGVO erfüllen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden. Gleiches gilt für Unternehmen in Schwierigkeiten (vgl. Definition nach Artikel 2 Absatz 18 AGVO).

Von der Förderung ausgeschlossen sind Vorhaben oder Teilvorhaben, die anteilig durch Mittel aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG; dort § 2 Absatz 2 Nummer 2) oder aus anderen Bundesprogrammen gefördert werden.

## 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Die Vorhaben dürfen vor Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

Sofern weitere öffentliche Finanzierungsquellen in Anspruch genommen werden oder genommen werden sollen, ist im Förderantrag explizit darauf hinzuweisen.

Die in Abschnitt 2 dargestellten 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.

Unter Beachtung des § 11 des Eisenbahnregulierungsgesetzes und § 20 des Energiewirtschaftsgesetzes ist zu einer gemäß Nummer 2.2 geförderten Infrastruktur der diskriminierungsfreie Zugang für Dritte zu ermöglichen.

Elektrolyseanlagen in Nummer 2.2 müssen zu 100 % mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden.

Voraussetzung für die Förderung von Elektrolyseanlagen nach Nummer 2.2 dieser Förderrichtlinie ist die ausschließliche Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen entsprechend der Definition in Artikel 2 Randnummern 109 und 110 AGVO.

Der Zuwendungsempfänger ist bei einer Weitergabe der Fahrzeuge in Form von Überlassungsverträgen verpflichtet, sicherzustellen, dass die Verpflichtungen, die sich aus dem Förderbescheid ergeben, eingehalten werden. Ferner muss die Förderung vollständig an den Vertragspartner als Fahrzeugübernehmer weitergegeben werden.

Mit den separaten Aufrufen zur Förderrichtlinie (siehe Nummer 7) werden ergänzende inhaltliche Anforderungen, etwa zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, gegebenenfalls Spezifizierungen zu den in Nummer 2 dieser Förderrichtlinie aufgeführten förderfähigen Gegenständen und formelle Voraussetzungen an die Anträge, etwa Antragsinhalte und -fristen, veröffentlicht.



Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

### 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Anteilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten (Artikel 8 Nummer 3a und 3b AGVO ist hierbei maßgeblich). Zur Überprüfung dieser Voraussetzung sind im Antragsverfahren sämtliche Förderungen für denselben Gegenstand anzugeben.

#### 5.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die Investitionsmehrausgaben oder die Ausgaben für eine Umrüstung, die erforderlich sind, um den Klimaschutz zu verbessern. Diese werden wie folgt ermittelt:

Die Investitionsmehrausgaben in klimafreundliche Schienenfahrzeuge werden anhand eines Vergleichs mit einer ähnlichen, weniger klimafreundlichen Investition, die ohne Zuwendung durchaus hätte durchgeführt werden können, ermittelt. Die Differenz zwischen den Ausgaben dieser beiden Investitionen sind die klimaschutzbezogenen und somit zuwendungsfähigen Ausgaben.

Wenn bei den Gesamtinvestitionsausgaben die Ausgaben einer Investition in den Klimaschutz als getrennte Investition ermittelt werden können (z. B. bei einer Umrüstung), dann sind diese klimaschutzbezogenen Ausgaben die zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für die Festlegung der jeweiligen beihilfefähigen Ausgaben ist Artikel 36 AGVO maßgeblich.

Die Investitionsmehrausgaben werden mit einer Beihilfeintensität von 40 % bezuschusst. Für KMU ist eine Erhöhung auf 60 % bzw. 50 % der Investitionsmehrausgaben möglich.

#### 5.2 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

Zur Errichtung der Lade- und Betankungsinfrastruktur sind die Ausgaben zuwendungsfähig, die für die Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte aufgebracht werden. Für die Festlegung der jeweiligen beihilfefähigen Ausgaben ist Artikel 56 AGVO maßgeblich. Die Förderquote bezogen auf die zuwendungsfähigen Ausgaben wird in den jeweiligen Förderaufrufen definiert. Der Zuwendungsbetrag darf jedoch nicht höher als die Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn der Investition sein. Der Betriebsgewinn wird auf der Grundlage realistischer Projektionen von den zuwendungsfähigen Ausgaben abgezogen. Die wirtschaftliche Abschreibungsdauer kann als Grundlage für die Projektionsdauer in die Zukunft genutzt werden.

Für Elektrolyseanlagen sind die Gesamtinvestitionsausgaben zur Errichtung der Anlage zuwendungsfähig. Für die Festlegung der jeweiligen beihilfefähigen Ausgaben ist Artikel 41 AGVO maßgeblich. Bezogen auf die beihilfefähigen Ausgaben wird hierbei eine Beihilfeintensität von 45 % gewährt. Für KMU ist eine Erhöhung der Beihilfeintensität auf 65 % bzw. 55 % möglich.

#### 5.3 Bei Zuschüssen für Studien nach Nummer 2.3

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben zum Erstellen der Studie nach Nummer 2.3. Zuwendungsfähig sind Ausgaben für Dienstleistungsaufträge an Dritte. Für die Festlegung der jeweiligen beihilfefähigen Ausgaben ist Artikel 49 AGVO maßgeblich.

Die Ausgaben für die Studie 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.

#### 5.4 Anmeldeschwelle der Förderung pro Vorhaben

Im Fall einer Beihilfe gelten folgende Anmeldeschwellen:

- Für Beihilfen nach Nummer 2.1 und Elektrolyseanlagen nach Nummer 2.2 liegt die Anmeldeschwelle gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe s AGVO bei 15 Mio. Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben.
- Bei Beihilfen für die Lade- und Betankungsinfrastruktur nach Nummer 2.2 (ausgenommen Elektrolyseanlagen) liegt gemäß Artikel 4 Absatz 1 Doppelbuchstabe cc AGVO die Anmeldeschwelle bei 10 Mio. Euro für Investitionsbeihilfen oder bei über 20 Mio. Euro für die Gesamtkosten derselben Infrastruktur.



Bei der Prüfung, ob diese Maximalbeträge (Anmeldeschwellen) eingehalten sind, sind die Kumulierungsregeln nach Artikel 8 AGVO zu beachten. Die Maximalbeträge dürfen nicht durch eine künstliche Aufspaltung von inhaltlich zusammenhängenden Vorhaben umgangen werden. Die Teilgenehmigung bis zur Anmeldeschwelle einer notifizierungspflichtigen Beihilfe ist nicht zulässig.

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) werden zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen geförderten Fahrzeuge oder Anlagen ergeben, werden grundsätzlich nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelungen aus den Nummern 1.2 bzw. 2.1 der ANBest-P bzw. der ANBest-Gk bezüglich Einnahmen sind in diesem Fall nicht einschlägig.

Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P bzw. Nummer 1.3 ANBest-Gk wird die Zuwendung nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen sowie den vorzulegenden Sachberichten ausgezahlt.

Die Zweckbindungsfrist der geförderten Investitionen wird gesondert in den jeweiligen Aufrufen mitgeteilt. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMVI und der Programmgesellschaft NOW GmbH mitzuwirken und dem BMVI und der NOW GmbH entsprechend zuzuarbeiten.

Die Zuwendungsempfänger können mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet werden, sich an der programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen und während der Projektlaufzeit Daten von Fahrzeugen sowie der Lade- und Betankungsinfrastruktur an die vom Zuwendungsgeber beauftragte Begleitforschung zu liefern.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer speziellen Internetseite veröffentlicht (Artikel 9 AGVO).

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

## 7 Verfahren

### 7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI folgenden Projektträger beauftragt:

Projektträger Jülich (PtJ)  
Forschungszentrum Jülich GmbH  
Geschäftsbereich Energie Verkehr Infrastruktur (EVI)  
Zimmerstraße 26 – 27  
10969 Berlin

[ptj-evi-schiene@fz-juelich.de](mailto:ptj-evi-schiene@fz-juelich.de).

Die Koordination der BMVI-Programme inklusive einer möglichen Begleitforschung zur batterieelektrischen Elektromobilität und dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP II) erfolgt über die NOW GmbH.

NOW GmbH  
Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie  
Fasanenstraße 5  
10623 Berlin

[schiene@now-gmbh.de](mailto:schiene@now-gmbh.de).

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

### 7.2 Antragsverfahren

Die potenziellen Antragsteller werden im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Die Aufrufe bestimmen jeweils, welches Fördervolumen zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Bescheidung freigegeben wird. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht.

Zur Antragstellung ist das elektronische Antragssystem „easy-Online“ zu nutzen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Die Anträge stehen im Wettbewerb zueinander. Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung definierten Kriterien bewertet.

Über eine Förderung wird entsprechend der Bewertung und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln nach abschließender Antragsprüfung entschieden. Nicht alle Anträge werden notwendigerweise berücksichtigt.



### 7.3 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

### 8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024 befristet.

Berlin, den 3. Februar 2021

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Buss

---