

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen

Vom 24. Juni 2021

1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Der Marktanteil der deutschen Binnenschifffahrt ist seit Jahren insgesamt rückläufig. Ihr Anteil am Modal Split der Verkehrsleistung sank von 9,3 % im Jahr 2016 auf 7,2 % im Jahr 2019. Die lang andauernde Niedrigwasserphase im Jahre 2018 führte zu einem Rückgang des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen verbunden mit erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten und Auswirkungen auf die gesamte deutsche Wirtschaft. Eine vollständige Rückverlagerung der verlorengegangenen Transporte auf die Binnenschifffahrt dürfte nach den Erfahrungen der letzten Jahre eher unwahrscheinlich sein. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass die Binnenschiffsflotte nachhaltig modernisiert wird und so viele Güter wie möglich, auch in Niedrigwasserphasen, über die Wasserstraßen transportiert werden.

1.2 Die Binnenschifffahrt ist gemessen an den Transportmengen immer noch ein vergleichsweise umweltfreundlicher Verkehrsträger. Hinsichtlich Feinstaub- und insbesondere Stickstoffdioxidemissionen besteht aufgrund des oft hohen Alters ihrer Motoren jedoch Nachholbedarf. Durch gezielte und effektive Anreize für Investitionen in umwelt- und klimaschonende sowie moderne Antriebstechnik sollen die Voraussetzungen für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt als wichtiger Wirtschaftszweig geschaffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Binnenschiffe sehr langlebige Wirtschaftsgüter sind. Rund 80 % der Binnenschiffer sind selbstfahrende Schiffseigentümer, die mit ihren Familien auf den Schiffen leben und arbeiten.

1.3 Im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vom 12. März 2018 wurde vereinbart, das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen fortzusetzen und auszubauen. Seit Abschluss des Koalitionsvertrages sind weitere Handlungsgrundlagen zur Weiterentwicklung dieses Förderprogramms beschlossen worden: der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Mai 2019 und das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 vom Oktober 2019. Der Masterplan Binnenschifffahrt ist die Grundlage für ein leistungsfähiges, umwelt- und klimafreundliches, sicheres und effizientes System Wasserstraße der Zukunft. Er ist Leitlinie für die Ausgestaltung und Umsetzung von Maßnahmen für eine wettbewerbsfähige, moderne und umwelt- und klimafreundliche Binnenschiffsflotte.

1.4 Dieses Förderprogramm dient auch dazu, den deutschen Beitrag zur Verkehrspolitik der EU auszubauen und Initiativen der Europäischen Kommission im Bereich der Binnenschifffahrt zu flankieren. Mit der Konzentration von Maßnahmen auf Bereiche mit dem höchsten Mehrwert für die Binnenschifffahrt soll ihr Potenzial als sicherer, nachhaltiger und effektiver Verkehrsträger in der multimodalen Transportkette gestärkt werden. Die Binnenschifffahrt soll der Rolle des Verkehrs bei der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas Rechnung tragen.

1.5 Die Ergebnisse der Evaluierung des Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom Mai 2019 zeigen, dass es Optimierungsbedarf bei der Förderung einer modernen und nachhaltigen Binnenschifffahrt gibt. Insgesamt bedarf es einer substanziellen Ausweitung und Erhöhung des Fördervolumens zur Modernisierung der

Binnenschiffsflotte, um den gegenwärtigen wirtschaftlichen Herausforderungen und Erwartungen gerecht zu werden. Diese Richtlinie schafft die Grundlage dafür.

1.6 Ziel dieses nationalen Förderprogramms ist es,

1.6.1 die Wettbewerbsfähigkeit, Effizienz und Sicherheit von Binnenschiffen auch bei Niedrigwasserperioden dauerhaft zu erhöhen und die Gefahr von Schiffsunfällen auf den Binnengewässern zu senken, indem die effizienzsteigernde und sicherheitsbezogene Ausstattung an Bord mit digitaler Informationstechnik, Assistenzsystemen und Systemen zum automatisierten bzw. (teil-)autonomen Fahren quantitativ und qualitativ verbessert wird, und

1.6.2 die Nachhaltigkeit von Binnenschiffen zu erhöhen, indem die negativen Wirkungen von Binnenschiffen auf Umwelt und Klima durch die Aus- und Umrüstung von Binnenschiffen mit neuen, umweltfreundlichen und emissionsärmeren Motoren, alternativen Antrieben und Abgasnachbehandlungs-Systemen soweit gesenkt werden, dass die Binnenschifffahrt zur Erreichung der Luftreinhalte- und Klimaschutzziele des Verkehrssektors beitragen kann.

2 Rechtsgrundlage

2.1 Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie den §§ 23 und 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

2.2 Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.3 Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Beihilferechtliche Grundlage für diese Richtlinie ist die Entscheidung der Europäischen Kommission auf Grundlage des Artikels 93 AEUV und den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (UEBL) (ABl. C 200 vom 28. Juni 2014, S.1) in der Fassung der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2020 (ABl. C 224 vom 8. Juli 2020, S. 2).

3 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

3.1 Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit

3.1.1 Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlicher Binnenschiffe, wenn diese zur Verbesserung deren Sicherheit sowie zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen.

Hierzu zählen insbesondere Systeme zum automatisierten bzw. (teil-)autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren, Brückenanfahrwarnsysteme und Bahnführungssysteme.

3.1.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mindestens 10 % erreicht wird.

3.1.3 Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser. Hierzu können zum Beispiel zählen:

a) Maßnahmen am Hinterschiff:

- Ersatz des Hinterschiffs durch ein anderes Hinterschiff,
- Optimierung des Hinterschiffs durch einzelne bauliche Maßnahmen wie den Einbau eines Propellertunnels oder eines Flex tunnels,
- Optimierung der Propulsionsorgane durch Veränderungen am Propeller, den Einbau von Düsenpropeller-, Ruderpropeller-, Pumpjet- oder anderen innovativen Antriebsanlagen,
- Optimierung der Zu strömung zum Propeller durch den Anbau von Strömungsleit einrichtungen,
- Optimierung der Nachströmung vom Propeller durch den Anbau von Abstromblechen.

b) Maßnahmen am Vorschiff:

- Ersatz des Vorschiffs durch ein anderes Vorschiff,
- Optimierung des Vorschiffes durch bauliche Änderungen zur Widerstandsminderung,
- Einbau von Manövriehilfen wie Bugstrahlanlagen.

3.1.3.1 Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn nach dem Umbau das Binnenschiff, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist, gegenüber dem ursprünglichen Zustand bei einem um wenigstens 15 cm geringeren Minimaltiefgang ein sicheres Manövriervermögen aufweist. Durch die Umbaumaßnahme darf der durchschnittliche Energiebedarf bei normalen Abladezuständen nicht negativ beeinflusst werden.

3.1.3.2 Bei Ersatz des Hinter- und Vorschiffs nach Nummer 3.1.3 sind die Übergangsbestimmungen nach ES-TRIN in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit der Anweisung ESI-IV-1 zu beachten.

3.1.3.3 Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, z.B. durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete (einschließlich repräsentativer Einsatzprofile), in denen das Binnenschiff, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist, verkehren soll, oder mittels Ergebnissen von Modellversuchen und CFD-Simulationen zu erbringen.

3.2 Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen

3.2.1 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Motoren, die mit alternativen, insbesondere regenerativen Kraftstoffen betrieben werden, mit der Maßgabe, dass die Grenzwerte für Stickstoffemissionen (NO_x) und für Partikelmasse (PM) nach Anhang II der NRMM-Verordnung¹ jeweils um mindestens 10 % unterschritten werden.

3.2.2 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben. Bei diesel- oder gaselektrischen Antrieben sowie Hybridantrieben muss der Verbrennungsmotor die folgenden Vorgaben erfüllen.

¹ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments 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 (ABl. L 252 vom 16. September 2016, S. 53), in dieser Richtlinie als NRMM-Verordnung bezeichnet.

a) Motoren der Klasse IWP mit einer Leistung unter 130 kW erfüllen die Maßgabe, dass die Grenzwerte nach Anhang II der NRMM-Verordnung für NO_x um mindestens 30 % und für PM um mindestens 40 % unterschritten werden,

b) Motoren der Klasse IWP mit einer Leistung ab 130 kW bis 300 kW erfüllen die Maßgabe, dass die Grenzwerte nach Anhang II der NRMM-Verordnung für NO_x um mindestens 10 % und für PM um mindestens 40 % unterschritten werden,

c) Motoren der Klasse IWP mit einer Leistung ab 300 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 10 % unterschritten wird,

d) Motoren der Klasse NRE mit einer Leistung unter 56 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 30 % unterschritten wird; Motoren der Klasse NRE mit einer Leistung ab 56 kW bis 560 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x oder für PM nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 5 % unterschritten wird; dies gilt analog für als gleichwertig der Klasse NRE anerkannte Motoren nach den Bestimmungen des Artikels 42 der NRMM-Verordnung.

3.2.3 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit einer Brennstoffzellenanlage zur Versorgung des elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.

3.2.4 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit rein elektrischen Antriebssystemen. Ein elektrisches Antriebssystem im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (z.B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (z.B. Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe nach ES-TRIN Kapitel 11 – Ausgabe 2019 – müssen erfüllt sein.

3.2.5 Die Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen. Emissionsminderungseinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Motoren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach Buchstabe a, b oder Buchstabe c führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsions-Anlagen, soweit sie nicht gemäß NRMM-Verordnung Teil des Motors sind. Die Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen ist in folgenden Fällen förderfähig:

a) Wenn die Minderung der PM mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

b) wenn die Minderung der NO_x mindestens 70 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

c) wenn eine der in Buchstabe a und b genannten prozentualen Minderungsanforderungen gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel- und Stickstoffoxidemissionen des Motors durch Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise belegt wird. Die gleichwertige kombinierte Minderung ergibt sich nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{NO}_x [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90) * 100 \geq 100 \%$$

3.2.6 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere durch energieeffiziente Technologien und punktuelle Energieeffizienzmaßnahmen, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen gegebenenfalls auch durch Kombination von mehreren Einzelmaßnahmen um mindestens 10 % erreicht wird. Maßnahmen, die ausschließlich der Gewichtsreduzierung dienen, sind keine Energieeffizienzmaßnahmen im Sinne dieser Richtlinie. Durch die Maßnahme darf die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden.

3.2.6.1 Der Einbau eines Motors im Sinne der NRMM-Verordnung gilt nicht als Energieeffizienzmaßnahme.

3.2.6.2 Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, z.B. durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Binnenschiff verkehren soll, oder mittels Ergebnissen von Modellversuchen/Simulationen, zu erbringen.

3.3 Maßnahmen, die durch Gesetze, Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften verbindlich vorgeschrieben sind, sind nicht förderfähig.

4 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt ist jedes Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform mit Sitz oder selbständiger Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland, das Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffs ist oder bis zum Abschluss des Antragsverfahrens wird, welches gewerblich für die Binnenschifffahrt insbesondere auf Bundeswasserstraßen oder Landesgewässern genutzt wird. Für das Binnenschiff muss eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 7 Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) vorliegen.

5 Zuwendungsvoraussetzungen

5.1 Zuwendungen können nur bewilligt werden, wenn mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde. Als Zeitpunkt des Vorhabenbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

5.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind 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.

5.3 Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden. Ebenfalls von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen in Schwierigkeiten. Diese Richtlinie gilt jedoch für Unternehmen, die am 31.

Dezember 2019 nicht in Schwierigkeiten waren, aber in der Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Juni 2021 zu Unternehmen in Schwierigkeiten werden².

6 Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

6.1 Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung der Investitionsausgaben gewährt.

6.2 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.1.1 und 3.1.2 beträgt die Zuwendung für große Unternehmen bis zu 60 %, für mittlere Unternehmen bis zu 70 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

6.3 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.1.3 beträgt die Zuwendung für alle Unternehmen unabhängig von deren Größe bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben, um Verlagerungseffekte auf die Straße bei Niedrigwasserereignissen zu vermeiden.

6.4 Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.2.1 und 3.2.2 werden auf Grundlage dieser Richtlinie im Rahmen eines Förderaufrufs mit einer Förderquote für große Unternehmen von bis zu 60 %, für mittlere Unternehmen von bis zu 70 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben bewilligt. Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.2.3 bis 3.2.6 werden auf Grundlage dieser Richtlinie im Rahmen eines Förderaufrufs mit einer Förderquote von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben bewilligt.

6.5 Außerhalb eines Förderaufrufes können für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.2.1 bis 3.2.4 Zuwendungen für große Unternehmen bis zu 40 %, für mittlere Unternehmen bis zu 50 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben bewilligt werden. Voraussetzung ist, dass das im Binnenschiff eingebaute Antriebssystem nicht mehr betriebsbereit ist und eine Ersatzinvestition betrieblich notwendig wird.

6.6 Im Falle einer Kumulierung mit anderen Zuwendungen darf die jeweils nach den Nummern 6.2 bis 6.5 geltende maximale Förderquote nicht überschritten werden.

6.7 Zur Feststellung der Unternehmenskategorie nach den Nummern 6.2 und 6.5 gelten die KMU-Definitionen im Anhang der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen.

6.8 Zuwendungsfähige Investitionsausgaben im Sinne der Nummern 6.2 und 6.3 sind die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung des Förderobjekts bzw. der erforderlichen Technologie, die Ausgaben für die Durchführung der Maßnahme (Aus-, Ein- und Umbau) sowie die Ausgaben für den Nachweis im Sinne der Nummer 3.1.3.3.

6.9 Zuwendungsfähige Investitionsmehrausgaben im Sinne der Nummer 6.4 sind die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung des Förderobjekts bzw. der erforderlichen Technologie und die Ausgaben für die Durchführung der Maßnahme (Aus-, Ein- und Umbau). Bei Maßnahmen im Sinne der Nummer 3.2.6 müssen die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben in einem angemessenen Verhältnis zu der zu erzielenden

² Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. EU C 249/1 vom 31. Juli 2014) in der Fassung der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2020 (ABl. EU C 224/2 vom 8. Juli 2020).

Verbesserung der Energieeffizienz stehen. Hierbei sind Art sowie Einsatzgebiet und -umfang des Binnenschiffes zu berücksichtigen.

6.10 Zuwendungsfähige Investitionsmehrausgaben im Sinne der Nummern 6.5 und bei der Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten mit Motoren und Antriebssystemen im Sinne der Nummern 3.2.1 bis 3.2.4 ist die Differenz zwischen den Ausgaben der geplanten Maßnahme und den Ausgaben für einen ähnlichen, der NRMM-Verordnung-konformen, Binnenschiffsmotor, der ohne die Zuwendung durchaus hätte eingebaut werden können. Dabei werden jeweils die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung des Motors bzw. des Antriebs einschließlich der erforderlichen technischen Komponenten sowie die notwendigen Investitionsmehrausgaben für den Einbau zu Grunde gelegt.

6.11 Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.

7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn. Die Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor der Antragstellung und im Bewilligungs- und Förderaufrufverfahren.

7.2 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.1.1 bis 3.1.3 gilt ausschließlich das Bewilligungsverfahren.

7.3 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.2.1 bis 3.2.6 gilt grundsätzlich das Förderaufrufverfahren. Das Verfahren ist grundsätzlich einstufig ausgestaltet. Das Nähere regeln die Förderaufrufe.

7.4 Abweichend von Nummer 7.3 gilt das Bewilligungsverfahren in den Fällen, in denen bei einem im Einsatz befindlichen Binnenschiff ein neues Antriebssystem installieren werden muss, weil das eingebaute Antriebssystem nicht mehr betriebsbereit ist (vgl. Nummer 6.5).

7.5 Die Förderaufrufe werden durch die Bewilligungsbehörde unter anderem im Internet unter www.elwis.de veröffentlicht und die Antragsteller zur Einreichung von Anträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Förderaufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Dies betrifft unter anderem das Fördervolumen sowie weitere Verfahrensmodalitäten. Die Anträge stehen im Wettbewerb zueinander. In den Förderaufrufen werden die Kriterien bestimmt, nach denen die eingehenden Anträge priorisiert werden. Diese können sein: die vom umzurüstenden Binnenschiff ausgehenden Emissionen; das hauptsächliche Fahrtgebiet des umzurüstenden Binnenschiffes; das zu erwartende Maß der Energieeinsparung. Nicht alle Anträge werden notwendigerweise berücksichtigt. Die Entscheidung über die Durchführung von Förderaufrufen obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

7.6 Die der Bewilligungsbehörde vorzulegenden Unterlagen ergeben sich aus den Antragsformularen und den Informationen in den Förderaufrufen. Antragsformulare, Merkblätter, Hinweise und ergänzende Informationen zum Förderprogramm können im Internet unter www.elwis.de oder www.wsv.de/Service/Förderprogramme abgerufen oder bei der Bewilligungsbehörde angefordert werden.

7.7 Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Gewährung der Zuwendungen erfolgt – außer im Förderaufrufverfahren – nach der Reihenfolge des Antragseingangs. Für den Zeitpunkt des Antragseingangs ist das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags bei der Bewilligungsbehörde maßgeblich. Unvollständige oder fehlerhafte Anträge führen nicht zur Rangwahrung.

7.8 Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt.

7.9 Gewährte Zuwendungen über 500.000 Euro werden gemäß Abschnitt 3.2.7 der UEBL auf der Internetseite der Europäischen Kommission veröffentlicht.

8 Zweckbindungsfrist

Die zweckgebundene gewerbliche Verwendung des geförderten Binnenschiffs für die Binnenschifffahrt über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren nach Aus- bzw. Umrüstung ist durch den Zuwendungsempfänger sicherzustellen. Bei Veränderung ist die Bewilligungsbehörde unverzüglich zu informieren. Diese prüft, ob die Veränderung die Grundlagen für den Zuwendungsbescheid berührt. Vorzeitige Abwrackung, Veräußerung, Ausbau bzw. erneute Umrüstung kann zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Verpflichtung zur Rückzahlung der Zuwendung führen.

9 Sonstige Bestimmungen

9.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides 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 Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

9.2 Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB). Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sowie von Angaben im Rahmen des Verwendungsnachweises sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufgeklärt; er hat hierzu eine zwingend erforderliche Bestätigung abzugeben.

10 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 1 Juli 2021 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft.

Bonn, den 24. Juni 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Norbert Salomon