

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen

Vom 20. November 2019

1 Förderziel und Zuwendungszweck

1.1 Die Binnenschifffahrt hat nicht nur eine verkehrliche Bedeutung in Deutschland und Europa, sondern auch eine umweltpolitische Relevanz, da sie gemessen an den Transportmengen immer noch der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Bei diesen Betrachtungen spielen nicht nur die Emissionen eine Rolle, sondern auch Themen wie Lärm sowie energie- und volkswirtschaftliche Elemente. Außerdem hat die Binnenschifffahrt eine wirtschafts- und gesellschaftspolitische Bedeutung. Nachholbedarf besteht jedoch bei den Emissionen von Stickoxid und Feinstaub. Auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele ist eine Minderung der Kohlendioxidemissionen erforderlich. Mit neuen Motoren, alternativen Antrieben und Abgasnachbehandlungssystemen lässt sich die Klima- und Umweltfreundlichkeit der deutschen Binnenschiffsflotte steigern. Ziel der Bundesregierung ist es deshalb, die Binnenschiffsflotte technologieoffen zu modernisieren und mehr Güter zu verlagern, um zu erreichen, dass in Deutschland weniger Kohlendioxid, weniger Stickoxyde und weniger Feinstaub ausgestoßen werden. Deshalb setzt die Bundesregierung mit dieser Förderung einen besonderen Anreiz für die Inanspruchnahme von Partikelfilter und SCR-Anlagen und ermutigt die Unternehmen davon verstärkt Gebrauch zu machen.

1.2 Ziel dieser Richtlinie ist es, die Binnenschifffahrt technologieoffen energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten. Durch die Förderung sollen gezielte Anreize für Investitionen in emissionsärmere Motoren, emissionsmindernde Technologien und lärmindernde Maßnahmen gesetzt werden. Zusätzlich können kraftstoffsparende Technologien und Maßnahmen gefördert werden. Die Zuwendung unterstützt den Zuwendungsempfänger, im Rahmen seiner Tätigkeit über geltende Unionsnormen hinauszugehen und dadurch den Umweltschutz und die Energieeffizienz zu verbessern. Mit der angestrebten Zunahme der Investitionen in die Modernisierung von Binnenschiffen wird ein Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele angestrebt.

1.3 Im Interesse der Zielsetzungen der Richtlinie werden die Fördersätze, Ausgabenpauschalen, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie regelmäßig überprüft und angepasst.

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. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.2 Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 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. EU L 187/1 vom 26. Juni 2014). Die Richtlinie wird nach der AGVO angezeigt. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Artikel 36 AGVO und Investitionsbeihilfen für Energieeffizienzmaßnahmen gemäß Artikel 38 AGVO. Zuwendungen, die nach dieser Verordnung gewährt werden, können mit anderen staatlichen Beihilfen im Rahmen der nach diesen Verordnungen geltenden Vorschriften kumuliert werden (Artikel 8 AGVO).

3 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

3.1 Im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren emissionsärmere Motoren, im Falle eines Gasmotors auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem.

3.1.1 Ein herkömmlicher Dieselmotor im Sinne dieser Richtlinie ist ein Motor eines Binnenschiffs, der nicht folgenden Mindestanforderungen der Europäischen Union, des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder mit der jeweils genannten Maßgabe entspricht:

Die Abgasemissionsgrenzwerte nach Anhang II der 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. EU L 252/53 vom 16. September 2016), im Folgenden als NRMM-Verordnung bezeichnet, werden nicht unterschritten.

3.1.2 Ein emissionsärmerer Motor im Sinne dieser Richtlinie ist ein Motor für ein Binnenschiff, der die folgenden Mindestanforderungen der Europäischen Union, des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder mit der jeweils genannten Maßgabe unterschreitet:

a) Die Emissionen erfüllen die Emissionsgrenzwerte der Klassen IWP oder IWA nach Anhang II der NRMM-Verordnung mit der Maßgabe, dass einer dieser Grenzwerte um 5 % unterschritten wird; bei Motoren mit einer Leistung unter 300 kW dass der Grenzwert für Stickstoffemissionen (NO_x) und der Grenzwert für Partikelmasse (PM) jeweils um 10 % unterschritten wird;

b) Die Emissionen erfüllen die Emissionsgrenzwerte der Klasse NRE nach Anhang II der NRMM-Verordnung mit der Maßgabe, dass die Leistung des Motors unter 560 kW liegt und einer dieser Grenzwerte um 5 % unterschritten wird;

c) Förderfähig sind jeweils auch Motoren, die nach den Bestimmungen des Artikels 42 der NRMM-Verordnung in Verbindung mit Anhang XIII der delegierten Verordnung (EU) 2017/654 als gleichwertig zu Motoren der Klasse IWP, IWA oder NRE unter 560 kW anerkannt sind. Die Buchstaben a oder b gelten hier entsprechend.

3.1.3 Emissionsärmere Motoren im Sinne der Nummer 3.1.2 sind auch Motoren die mit alternativen Kraftstoffen wie verflüssigtes Erdgas (LNG), komprimiertes Erdgas (CNG), Flüssiggas (LPG), Wasserstoff oder Methanol betrieben werden und dabei die Emissionsanforderungen der NRMM-Verordnung erfüllen sowie rein elektrische Antriebe, diesel- und gaselektrische Antriebe und Hybridantriebe. Bei diesel- oder gaselektrischen

Antrieben sowie Hybridantrieben muss die Kombination Elektroantrieb/Verbrennungsmotor die Bedingungen nach Nummer 3.1.2 einhalten.

3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung.

3.2.1 Maßnahmen zur Schadstoffminderung im Sinne dieser Richtlinie sind der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Motoren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach Nummer 3.2.2 Buchstaben a bis c führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsions-Anlagen, soweit sie nicht gemäß NRMM-Verordnung Teil des Motors sind.

3.2.2 Diese Maßnahmen sind in folgenden Fällen förderfähig:

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

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

c) Wenn eine den in Nummer 3.2.2 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:

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

3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz.

3.3.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs wie beispielsweise Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen sind förderfähig, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mindestens 10 % erreicht wird.

3.3.2 Der Einbau eines Übergangsmotors im Sinne der NRMM-Verordnung gilt nicht als Energieeffizienzmaßnahme.

3.3.3 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.

3.4 Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen.

3.4.1 Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen im Sinne dieser Richtlinie sind bauliche Maßnahmen, die zu einer Senkung von Luft- oder Körperschallemissionen führen.

3.4.2 Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie die Lärmgrenzwerte für den Arbeits- und Gesundheitsschutz nach Artikel 14.09 und Artikel 15.02 Nummer 5 ES-TRIN - Ausgabe 2019/1 - in Verbindung mit § 1 Absatz 2 BinSchUO zu unterschreiten.

4 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt ist jedes in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform, das Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffs ist, welches beruflich für die Binnenschifffahrt insbesondere auf Bundeswasserstraßen oder Landesgewässern genutzt wird. Für das Binnenschiff muss eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 7 BinSchUO vorliegen.

5 Zuwendungsvoraussetzungen

5.1 Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden. Als Zeitpunkt des Vorhabenbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Planungsverfahren gelten nicht als Beginn des Vorhabens. Der Zuwendungsbescheid muss vor Abschluss eines Lieferungs- bzw. Leistungsvertrags bestandskräftig sein.

5.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller:

5.2.1 die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO),

5.2.2 die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO anzusehen sind,

5.2.3 über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung (ZPO) 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 § 802 Buchstabe c der ZPO oder § 284 AO treffen.

6 Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

6.1 Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt.

6.2 Höhe der Zuwendung

6.2.1 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.1, 3.2 und 3.4 (Umweltschutzmaßnahmen, Artikel 36 AGVO) beträgt die Zuwendung 40 % der förderfähigen Ausgaben.

6.2.2 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.3 (Energieeffizienzmaßnahmen, Artikel 38 AGVO) beträgt die Zuwendung 30 % der förderfähigen Ausgaben.

6.2.3. Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird der Fördersatz um 20 %-Prozentpunkte und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 %-Prozentpunkte erhöht. Zur Feststellung der Unternehmenskategorie gelten die KMU-Definitionen in Anhang 1 Artikel 2 AGVO.

6.2.4 Die Fördersätze nach den Nummern 6.2.1 und 6.2.2 erhöhen sich um 5 %-Punkte, wenn das Binnenschiff in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV (sogenannte C-Fördergebiete) registriert ist. C-Fördergebiete sind derzeit die Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die aktuelle nationale Fördergebietskarte des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ist im Internet veröffentlicht.

6.3 Bemessungsgrundlage

Die förderfähigen Ausgaben werden grundsätzlich pauschal berechnet.

6.3.1 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb eines emissionsärmeren Motors anstelle eines herkömmlichen Dieselmotors die nachfolgenden pauschalen Mehrausgaben des emissionsärmeren Motors zugrunde gelegt:

- a) Mehrausgaben bei einer Motorleistung unter 300 kW: 32,00 Euro pro kW,
- b) Mehrausgaben bei einer Motorleistung ab 300 kW bis 749 kW: 35,00 Euro pro kW,
- c) Mehrausgaben bei einer Motorleistung ab 750 kW: 37,00 Euro pro kW.

6.3.2 Für den Austausch des bisher genutzten Dieselmotors gegen einen emissionsärmeren Motor bei einem in Fahrt befindlichen Binnenschiff werden zusätzlich zu den in Nummer 6.3.1 genannten pauschalen Mehrausgaben folgende Pauschalen gewährt:

Ausgabenpauschalen für den Aus- und Einbau von Motoren:

- des Hauptantriebs bei einer Motorleistung unter 300 kW: 40.000,00 Euro,
- des Hauptantriebs bei einer Motorleistung ab 300 kW bis 749 kW: 50.000,00 Euro,
- des Hauptantriebs bei einer Motorleistung ab 750 kW: 70.000,00 Euro,
- des Hilfsantriebs (z. B. Bugstrahl) und der Lade- und Löschpumpen: 20.000,00 Euro,
- des Schiffsbetriebs (z. B. als Antrieb von Generatoren) unter 100 kW: 7.500,00 Euro.
- des Schiffsbetriebs ab 100 kW: 20.000,00 Euro.

6.3.3 Sofern es sich bei dem emissionsärmeren Motor um einen Gasmotor handelt, wird auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Mehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.

6.3.4 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb und Einbau einer Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage (KWE-Anlage) die nachfolgenden pauschalen Ausgaben zugrunde gelegt:

- a) Ausgaben für den Erwerb: 62,00 Euro pro kW
- b) Ausgabenpauschale für den Einbau: 8.000,00 Euro.

6.3.5 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb und Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen (AGN-Systeme) nach Nummer 3.3 die nachfolgenden pauschalen Ausgaben zugrunde gelegt:

- a) Mehrausgaben für den Erwerb eines passiven Dieselpartikelfilters:
 - bei einer Motorleistung unter 300 kW: 100,00 Euro pro kW,
 - bei einer Motorleistung ab 300 kW bis 749 kW: 85,00 Euro pro kW,
 - bei einer Motorleistung ab 750 kW: 70,00 Euro pro kW.

- b) Mehrausgaben für den Erwerb eines aktiven Dieselpartikelfilters:
 - bei einer Motorleistung unter 300 kW: 120,00 Euro pro kW,
 - bei einer Motorleistung ab 300 kW bis 749 kW: 100,00 Euro pro kW,
 - bei einer Motorleistung ab 750 kW: 80,00 Euro pro kW.

- c) Mehrausgaben für den Erwerb eines SCR-Katalysators:

- bei einer Motorleistung unter 300 kW: 160,00 Euro pro kW,
- bei einer Motorleistung ab 300 kW bis 749 kW: 80,00 Euro pro kW,
- bei einer Motorleistung ab 750 kW: 60,00 Euro pro kW.

d) Zusätzlich zu den in den Buchstaben a bis c genannten pauschalen Mehrausgaben wird für den Einbau eine Ausgabenpauschale gewährt in Höhe von 8.000,00 Euro und bei Kombinationssystemen in Höhe von 12.000,00 Euro.

6.4 Für Maßnahmen nach den Nummern 3.2. (ausgenommen KWE-Anlage und AGN-Systeme), 3.3 und 3.4 sowie bei rein elektrischen Antrieben, diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben im Sinne der Nummer 3.1.3 werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.

7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Probsthof 51, 53121 Bonn.

7.2 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines schriftlichen Antrags. Der Antrag ist unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde oder mittels des elektronischen Formularsystems einzureichen.

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

7.4 Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Gewährung der Zuwendungen erfolgt 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 Frist- und Rangwahrung. Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt.

8 Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckgebundene Verwendung sicherzustellen. Bei einer Veränderung ist die Bewilligungsbehörde unverzüglich zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Binnenschiff mit der finanziell geförderten Ausrüstung mindestens zwei Jahre nach Einbau bzw. Austausch beruflich für die Binnenschifffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder des Binnenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung des Binnenschiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung bzw. des Zuschusses 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 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), 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 Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 12 AGVO zur Prüfung berechtigt.

9.3 Zuwendungen über 500 000 Euro werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht.

9.4 Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. 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 Subventionsgesetzes. 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. Januar 2020 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft. Die Richtlinie wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Bonn, den 20. November 2019

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Norbert Salomon

