

BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Verkehrs- und Gewerbepolitik

Rundschreiben Nr. 12/2023

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-50
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: bdb-spiess@binnenschiff.de

Durchwahl 8 00 06-49
FS

29. November 2023

Förderrichtlinien im Bundesanzeiger veröffentlicht: Flottenmodernisierungsförderung wird fortgesetzt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die aktuell gültige Förderrichtlinie zum Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ läuft zum Ende des Jahres 2023 aus. Dem Binnenschifffahrtsgewerbe wird jedoch auch im Jahr 2024 und den Folgejahren eine Förderkulisse zur Flottenmodernisierung und zur Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße zur Verfügung stehen. Am 28. November 2023 wurden im Bundesanzeiger die einschlägigen neuen Förderrichtlinien veröffentlicht. Vor dem Hintergrund geänderter europäischer beihilferechtlicher Vorgaben und den Definitionen von „emissionsfreien Fahrzeugen“ und „sauberen Fahrzeugen“ wurden in der Förderung Modifizierungen vorgenommen. Unter anderem war es nötig, das Förderprogramm in zwei Förderrichtlinien aufzuteilen. In diesem Rundschreiben möchten wir Ihnen einen Überblick über die Grundzüge der neuen Förderung geben.

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße:

Über diese Förderrichtlinie können im Wesentlichen folgende Maßnahmen beantragt werden:

Fördertatbestände:

- Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung an Bord von Neubauten und Bestandsschiffen, sofern diese zur Verbesserung der Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen. Dazu zählen u.a. Systeme zum (teil-) autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren oder Brückenanfahrsysteme (Nr. 2.1 der Richtlinie);
- Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik und propulsionsverbessernde Maßnahmen, insbesondere durch punktuelle Energieeffizienzmaßnahmen, wenn diese zu einer Einsparung des Energieverbrauchs um mind. 10 % führen, wobei die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden darf (Nr. 2.2);

- Maßnahmen zur Optimierung von in Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser (Nr. 2.3). Dazu zählen z.B. Maßnahmen am Vor- und Hinterschiff, wenn dadurch ein mindestens 15 cm geringerer Minimaltiefgang gegenüber dem ursprünglichen Zustand erzielt wird;
- Maßnahmen an Bestandsschiffen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, sofern dadurch eine nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden. Umfasst sind hiervon insbesondere Anpassungen an der baulichen Struktur (z.B. Schotte, Veränderungen der Lukengrößen und Süllhöhen, bauliche Veränderungen des Laderaums, Boden- und Decksverstärkungen) sowie Anpassungen der Ladeeinrichtungen (z.B. Spezialkräne, Spezialeinrichtungen für gefährliche Güter, Ladevorrichtungen für Fahrzeuge), Nr. 2.4. Dieser Tatbestand wurde neu in die Förderung aufgenommen.

Förderhöhe:

Maßnahmen nach den Nummern 2.1, 2.2 und 2.4 werden abhängig von der Unternehmensgröße mit 60 bis 80 % gefördert.

Bei Fördermaßnahmen nach der Nummer 2.3 beträgt die Zuwendung unabhängig von der Unternehmensgröße bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen:

Diese Förderrichtlinie zielt in erster Linie auf die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs ab. Demgemäß werden folgende Vorhaben darüber gefördert:

Fördertatbestände:

- Die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen mit der Maßgabe, dass diese danach als „emissionsfreie Fahrzeuge“ zu qualifizieren sind (Nr. 2.1 der Richtlinie) Dazu zählen insbesondere
 - a) rein elektrische Antriebssysteme. Ein elektrisches Antriebssystem in Sinne der 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 Schiffsbetrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe nach der im Bewilligungszeitpunkt gültigen ES-TRIN-Fassung müssen erfüllt sein (Nr. 2.1.2 Buchstabe a);
 - b) eine Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemissionen zur Versorgung des rein elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne der Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind (Nr. 2.1.2 Buchstabe b);
 - c) eine Kombination von einem rein elektrischen Antriebssystem mit einer Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemissionen (Nr. 2.1.2 Buchstabe c).

- die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung an Bestandsschiffen für den Fahrgastverkehr mit Hybrid- und Zweistoffmotoren und weiteren Komponenten (z.B. Tanks, Leitungen und Überwachungssysteme), mit der Maßgabe, dass diese danach als „sauberes Fahrzeug“ im Sinne der AGVO-Vorgaben zu qualifizieren sind. In Bezug auf Fahrgastschiffe ist dies ein Binnenschiff, das im Normalbetrieb mindestens 50 % seiner Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen, oder Batteriestrom bezieht (Nr. 2.2);
- die Ausrüstung von Neubauten und die Umrüstung an Bestandsschiffen für den Güterverkehr mit emissionsärmeren Antriebssystemen, sofern das Schiff dadurch als „sauberes Fahrzeug“ im Sinne der AGVO zu qualifizieren ist (Nr. 2.3). In Bezug auf Güterschiffe ist ein „sauberes Fahrzeug“ ein Binnenschiff, dessen direkte CO₂-Auspuffemissionen pro tkm (berechnet anhand des Energieeffizienz-Betriebsindikators der IMO) 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH gem. Art. 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen. Die entsprechenden Berechnungsgrundlagen ergeben sich aus Nr. 2.3.1 der Richtlinie. Der Bezugswert der Referenz-CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge der o.g. Fahrzeuguntergruppe beträgt 56,60 g/tkm (Nr. 2.3.2);
- Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs, ggf. auch durch die Kombination mehrerer Einzelmaßnahmen, um mindestens 7,5 % erreicht wird (Nr. 2.4).

Förderquoten:

Emissionsfreie Antriebssysteme werden im Rahmen eines Förderaufrufs – unabhängig von der Größe des beantragenden Unternehmens – mit bis zu 100 % (bei Ausrüstung von Neubauten) bzw. mit bis zu 80 % (für die Umrüstung bei Bestandsschiffen) gefördert. Außerhalb von Förderaufrufen reduziert sich die Förderquote, je nach Unternehmensgröße, auf 30 bis 60 %.

Im Bereich der emissionsmindernden Maßnahmen, die zu einem „sauberen Fahrzeug“ im Sinne der europäischen Vorgaben führen, beträgt die Förderquote im Rahmen eines Förderaufrufs – unabhängig von der Größe des beantragenden Unternehmens – bis zu 70 %. Außerhalb von Förderaufrufen sind abhängig von der Unternehmensgröße Förderquoten von 20 bis 50 % möglich.

Energieeffizienzmaßnahmen werden im Rahmen eines Förderaufrufs und unabhängig von der Unternehmensgröße mit bis zu 80 % gefördert. Außerhalb von Förderaufrufen sind abhängig von der Unternehmensgröße Förderquoten zwischen 15 und 25 % möglich.

Geltungsdauer der Richtlinien und Verfahren:

Beide Förderrichtlinien treten am 1. Januar 2024 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft.

Bei beiden Förderrichtlinien ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn, die zuständige Bewilligungsbehörde.

Die Förderrichtlinien samt Antragsunterlagen und weitergehender Hinweise werden nach deren Inkrafttreten von der GDWS im Online-Portal „ELWIS“ im Bereich „Förderprogramme“ veröffentlicht: [ELWIS - Förderprogramme](#)

Beide Förderrichtlinien fügen wir zu Ihrer Kenntnis der Anlage dieses Rundschreibens bei.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Fabian Spieß
Referent

Anlagen