

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Bundesministerium für Digitales und Verkehr	Amtlicher Teil	Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße vom: 02.11.2023 Bundesministerium für Digitales und Verkehr BAnz AT 28.11.2023 B6	28.11.2023

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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

Vom 2. November 2023

1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Die Binnenschifffahrt stellt eine wichtige Säule für den multimodalen Güterverkehr in Deutschland und in Europa dar. Das Binnenschiff ist durch eine sehr hohe Massenleistungsfähigkeit, Energieeffizienz, Sicherheit und geringe Lärmbelastung charakterisiert. Es ist für die Versorgung von Industrie und Handel systemrelevant und unverzichtbar. Zugleich kann eine nachhaltige Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle beim Umwelt- und Klimaschutz des Güterverkehrs spielen. Die Förderung der Binnenschifffahrt als ein gemessen an den Transportmengen vergleichsweise nachhaltiger Verkehrsträger ist sowohl ein Schwerpunkt der deutschen als auch europäischen Verkehrs- und Klimapolitik. Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Wasserstraßen ist dabei ein wichtiger Hebel zur Reduktion des Ausstoßes an CO₂ und Luftschadstoffen wie Stickoxiden (NO_x) im Verkehrssektor. Gleichwohl gilt es, auch im Sektor die Emissionen weiter zu verringern, die Binnenschifffahrt bis 2045 zu dekarbonisieren und an den Klimawandel anzupassen.

1.2 In ihrer Mitteilung „Der europäische Grüne Deal“ fordert die Europäische Kommission, einen signifikanten Teil des Güterverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf Binnenwasserstraßen zu verlagern. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hat das System Schiff-Wasserstraße noch Kapazitätsreserven. Dieses System muss noch stärker genutzt werden, um mehr Güterverkehre auf das Binnenschiff zu verlagern. Die Güterverlagerung erfordert eine moderne, wettbewerbsfähige und umweltfreundliche Flotte, die es der Binnenschifffahrt ermöglicht, zusätzliche Frachten auf den Wasserstraßen zu befördern.

1.3 Diese Förderrichtlinie soll die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Deutschland im Vergleich zu anderen emissionsreicheren Verkehrsträgern verbessern, die Gefahr von Schiffsunfällen auf den Binnengewässern senken und zur Entlastung der Straßeninfrastruktur durch Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Wasserstraße beitragen. Um dies zu erreichen, zielen die Maßnahmen der Förderrichtlinie darauf ab, durch Effizienzsteigerungen, Erhöhung der Einsatzfähigkeit von Güterschiffen bei Niedrigwasserphasen und Anpassung der Flotte zur Erschließung neuer Verkehre, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt dauerhaft zu erhöhen, wodurch Verlagerungen erzielt werden sollen. Darüber hinaus soll die Gefahr von Schiffsunfällen auf den Binnengewässern gesenkt werden, indem die sicherheitsbezogene Ausstattung an Bord mit digitaler Informationstechnik, Assistenzsystemen und Systemen zum automatisierten beziehungsweise (teil-)autonomen Fahren quantitativ und qualitativ verbessert wird.

1.4 Diese Förderrichtlinie dient auch dazu, die Gesamtkoordinierung in der multimodalen Gütertransportkette in Deutschland auf umweltfreundliche Weise zu verbessern, da die Maßnahmen Investitionen in die

Binnenschifffahrt fördern, die auch zur Reduzierung der Luftverschmutzung und insbesondere der Entlastung der Straßen beitragen.

1.5 Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie sowie den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1.6 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.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

2.1 Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung an Bord von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, wenn diese zur Verbesserung deren Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen. Hierzu zählen insbesondere Systeme zum automatisierten beziehungsweise (teil-)autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren, Brückenanfahrwarnsysteme und Bahnführungssysteme.

Der Nachweis der Verbesserung der Sicherheit und/oder Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen ist in geeigneter Form, zum Beispiel im Fall der Verbesserung der Sicherheit durch eine Risikoanalyse und im Fall der Minderung von Emissionen durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete, zu erbringen.

2.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, insbesondere durch punktuelle Energieeffizienzmaßnahmen, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mindestens 10 % erreicht wird. Durch die Maßnahme darf die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden (zum Beispiel Veränderung des Schiffsrumpfes von Einrumpf auf Mehrumpf oder Verbreiterung des Rumpfes).

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

2.3 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 Zuströmung zum Propeller durch den Anbau von Strömungsleiteinrichtungen,
- Optimierung der Nachströmung vom Propeller durch den Anbau von Abstromblechen.

b) Maßnahmen am Vorschiff:

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

2.3.1 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.

2.3.2 Bei Ersatz des Hinter- und Vorschiffs nach Nummer 2.3 sind die Übergangsbestimmungen nach Europäischem Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der jeweils gültigen Fassung in Verbindung mit der Anweisung ESI-IV-1 zu beachten.

2.3.3 Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, zum Beispiel 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 (Computational Fluid Dynamics), zu erbringen.

2.4 Maßnahmen zur Anpassung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, sofern hierdurch die nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt wird und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden. Hierzu zählen insbesondere:

- a) Anpassungen der baulichen Struktur (zum Beispiel Schotte, Boden- und Decksverstärkungen, Veränderungen der Lukengrößen und Süllhöhen, bauliche Veränderungen des Laderaums),
- b) Anpassungen der Ladeeinrichtungen (zum Beispiel Spezialkräne, Spezialeinrichtungen für gefährliche Güter, Ladevorrichtungen für Fahrzeuge).

Der Nachweis der Neuerschließung oder Verlagerung ist in geeigneter Form, zum Beispiel durch Nutzungskonzepte zur Neuausrichtung des Transports, langfristige Lieferverträge und/oder Bestätigung der Geschäftspartner, zu erbringen.

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

3 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 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vorliegen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 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.

4.2 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 § 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 ZPO oder § 284 AO treffen.

4.3 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.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung der Investitionsausgaben gewährt und bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

5.2 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1, 2.2 und 2.4 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.

5.3 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 2.3 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.

5.4 Im Fall einer Kumulierung mit anderen Zuwendungen darf die jeweils nach den Nummern 5.2 und 5.3 geltende maximale Förderquote nicht überschritten werden.

5.5 Zur Feststellung der Unternehmenskategorie nach der Nummer 5.2 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.

5.6 Zuwendungsfähige Investitionsausgaben im Sinne der Nummern 5.2 und 5.3 sind die notwendigen Ausgaben für die Anschaffung des Förderobjektes beziehungsweise der erforderlichen Technologie, die Ausgaben für die Durchführung der Maßnahme (Aus-, Ein- und Umbau) sowie die Ausgaben für den Nachweis im Sinne der Nummern 2.1, 2.2, 2.3.3 und 2.4. Die Notwendigkeit der Ausgaben ist darzulegen und in geeigneter Form, zum Beispiel durch Gutachten eines Schiffsbauingenieurs, nachzuweisen. Bei Maßnahmen im Sinne der Nummer 2.4 müssen die zuwendungsfähigen Investitionsausgaben in einem angemessenen Verhältnis zu der zu erzielenden Verlagerung stehen. Hierbei sind Art sowie Einsatzgebiet und -umfang des Binnenschiffs zu berücksichtigen.

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

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt und Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

6.2 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 sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor der Vorlage der förmlichen Förderanträge wird der Antragsteller über die subventionserheblichen Tatsachen und über die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

6.3 Die zweckgebundene gewerbliche Verwendung des geförderten Binnenschiffs für die Binnenschifffahrt über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren nach Aus- beziehungsweise 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 beziehungsweise erneute Umrüstung kann zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Verpflichtung zur Rückzahlung der Zuwendung führen.

7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde ist die

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Am Propsthof 51
53121 Bonn

7.2 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines Antrags. Der Antrag ist schriftlich unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde oder mittels des elektronischen Formularsystems einzureichen. Die Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor der Antragstellung.

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 oder 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 Rangwahrung.

7.5 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 Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2024 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft.

Bonn, den 2. November 2023

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr

Im Auftrag
Knecht