



Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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

Vom 2. November 2023

1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Zur Erreichung der europäischen und deutschen Luftreinhalte- und Klimaschutzziele muss auch die Binnenschifffahrt klimaneutral werden. Die Förderung der Binnenschifffahrt als ein gemessen an den Transportmengen vergleichsweise nachhaltiger Verkehrsträger ist sowohl ein Schwerpunkt der europäischen als auch deutschen Verkehrs- und Klimapolitik. Fortschritte auf dem Weg zu einer klimaneutralen Binnenschifffahrt sind nur mit emissionsfreien und emissionsarmen Motoren und Antrieben zu erreichen. Bislang ist der Dieselmotor in der Binnenschifffahrt der dominierende Antrieb. Auf diese Antriebsart muss künftig größtenteils verzichtet werden. Hierzu braucht die Branche wirksame finanzielle Anreize und Investitionssicherheit.

1.2 Durch gezielte und effektive Anreize für Investitionen in umwelt- und klimaschonende moderne Antriebstechnik sollen die Voraussetzungen für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt als wichtiger Verkehrsträger gestärkt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Binnenschiffe sehr langlebige Wirtschaftsgüter sind. Rund 80 % der Binnenschiffer sind selbstfahrende Schiffeigentümer, die mit ihren Familien auf den Schiffen leben und arbeiten.

1.3 Investitionszuschüsse zur Unterstützung der Aus-, Um- und Nachrüstung von Binnenschiffen, die es ihnen ermöglichen, als emissionsfreie oder saubere Fahrzeuge zu qualifizieren, tragen zur Umstellung auf klimaneutrale Mobilität und zur Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele, insbesondere zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, bei.

1.4 Ziel dieser Richtlinie ist es, die Nachhaltigkeit von Binnenschiffen zu erhöhen, indem die negativen Wirkungen von Binnenschiffen auf Umwelt und Klima durch die Aus- und Umrüstung von Binnenschiffen mit emissionsfreien und emissionsarmen Motoren und Antrieben sowie Energieeffizienzmaßnahmen soweit gesenkt werden, dass die Binnenschifffahrt zur Erreichung der Luftreinhalte- und Klimaschutzziele des Verkehrssektors signifikant beitragen kann.

1.5 Diese Richtlinie ergänzt die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße in ihrem Ziel, die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt in Deutschland im Vergleich zu anderen emissionsreicheren Verkehrsträgern dauerhaft zu erhöhen, um zusätzliche Transporte auf umweltfreundliche Weise auf den Wasserstraßen zu befördern.

1.6 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.

1.7 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). 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. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2023/1315 der Kommission vom 23. Juli 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1). Die Richtlinie wird gemäß Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe a AGVO gegenüber der Europäischen Kommission angezeigt. Zur Anwendung kommen Investitionsbeihilfen für die Aus- und Nachrüstung von Binnenschiffen zur Einstufung als saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge gemäß Artikel 36b AGVO und Investitionsbeihilfen für Energieeffizienzmaßnahmen gemäß Artikel 38 AGVO.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

2.1 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen mit der Maßgabe, dass diese danach als „emissionsfreie Fahrzeuge“ zu qualifizieren sind.

2.1.1 Ein „emissionsfreies Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie ist gemäß Artikel 2 Nummer 102g Buchstabe d AGVO ein Binnenschiff für den Fahrgast- oder Güterverkehr, das keine direkten CO₂-Auspuff-/Abgasemissionen verursacht.



2.1.2 Ein emissionsfreies Antriebssystem im Sinne der Nummer 2.1 ist insbesondere

- a) ein rein elektrisches Antriebssystem. Ein elektrisches Antriebssystem im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (zum Beispiel Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (zum Beispiel Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsbetrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe nach der im Bewilligungszeitpunkt gültigen Fassung der ES-TRIN müssen erfüllt sein.
- b) eine Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemissionen zur Versorgung des rein elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (zum Beispiel Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind.
- c) eine Kombination von einem rein elektrischen Antriebssystem im Sinne von Buchstabe a mit einer Brennstoffzellenanlage ohne direkte CO₂-Auspuffemission im Sinne von Buchstabe b.

2.1.3 Die Emissionsfreiheit im Sinne der Nummer 2.1 ist in der Vorhabenbeschreibung zum Antrag hinreichend darzulegen.

2.2 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen für den Fahrgastverkehr mit Hybrid- oder Zweistoffmotoren und weiteren Komponenten (zum Beispiel Tanks, Leitungen und Überwachungssysteme) mit der Maßgabe, dass diese danach als „saubere Fahrzeuge“ gemäß Artikel 2 Nummer 102f Buchstabe c AGVO zu qualifizieren sind. Ein „sauberes Fahrzeug“ in Bezug auf Fahrgastschiffe im Sinne dieser Richtlinie ist ein Binnenschiff, das im Normalbetrieb mindestens 50 % seiner Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen, oder Batteriestrom bezieht. Der Nachweis über die Qualifizierung als „sauberes Fahrzeug“ und der Einhaltung der Reduktionsvorgaben ist in geeigneter Form (zum Beispiel unter Verwendung von Herstellererklärungen) zu erbringen.

2.3 Die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen für den Güterverkehr mit emissionsärmeren Antriebssystemen mit der Maßgabe, dass diese danach als „saubere Fahrzeuge“ gemäß Artikel 2 Nummer 102f Buchstabe c AGVO zu qualifizieren sind. Ein „sauberes Fahrzeug“ in Bezug auf Güterschiffe im Sinne dieser Richtlinie ist ein Binnenschiff, dessen direkte CO₂-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm), berechnet anhand des Energieeffizienz-Betriebsindikator (Energy Efficiency Operational Indicator, EEOI) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO), 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH nach Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242¹ liegen. Der EEOI eines bestehenden Fahrzeuges muss nach einem Umbau niedriger sein als vorher. Kraftverbrennungsmaschinen sowie die dazugehörigen Komponenten werden nicht gefördert. Das System Kraftverbrennungsmaschine endet am Flansch zur Kraftübertragung (SAE) und schließt die Abgasanlage und alle zum Maschinenbetrieb notwendigen Systeme außer die Steuerung mit ein.

2.3.1 Die Berechnung der direkten CO₂-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm) anhand des EEOI ergibt sich nach der folgenden Formel²:

$$EEOI = \frac{FC \cdot CF}{m \cdot D}$$

Dabei ist FC die Masse des verbrauchten Kraftstoffes, CF das CO₂-Äquivalent des Kraftstoffes, m die Ladungsmenge und D die Distanz der beförderten Ladung. CF ist ein fester Umrechnungsfaktor zwischen dem in Gramm (g) gemessenen Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Emissionen, die ebenfalls in Gramm (g) gemessen werden, basierend auf dem Kohlenstoffgehalt. Beispielsweise ist der Wert des CF von Diesel 3,206 (g CO₂/g Diesel)³.

Die Ermittlung des zu erwartenden EEOI nach der Modernisierungsmaßnahme oder bei der Ausrüstung von Neubauten erfolgt rechnerisch über das repräsentative Fahrprofil des Schiffes, zum Beispiel auf Basis der durchgeführten Reisen über einen Zeitraum von drei Jahren, anhand von Modellversuchen oder Simulationen durch einen Sachkundigen. Der Inverkehrbringer des Motors liefert die benötigten Verbrauchskennfelder zum Motor und das CO₂-Äquivalent.

2.3.2 Der Bezugswert der Referenz-CO₂-Emissionen (rCO_{2sg}) für schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 beträgt 56,60 g/tkm⁴.

2.4 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 Ein-

¹ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

² Guidelines for Voluntary Use of the Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) of the International Maritime Organization from 17. August 2009 (MEPC.1/Circ.684).

³ Gemäß IMO Resolution MEPC 245 (66) 2014 "Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Index (EEDI) for new ships" für Seeschiffe.

⁴ Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO₂-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge und der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Berichtszeitraum des Jahres 2019 (ABl. L 167 vom 12.5.2021, S. 47).



zelmaßnahmen um mindestens 7,5 % 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.

Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, zum Beispiel durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete einschließlich repräsentativer Fahrprofile (siehe Nummer 2.3.1), in denen das Binnenschiff verkehren soll, oder mittels Ergebnissen von Modellversuchen oder Simulationen zu erbringen.

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

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt ist jedes Unternehmen (natürliche Person 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. Bei einem Binnenschiff für den Fahrgastverkehr muss es sich um solches handeln, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen gebaut und eingerichtet ist.

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 denen 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.

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 entsprechend Artikel 2 Nummer 18 AGVO.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

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

5.2 Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1 (emissionsfreie Binnenschiffe) werden auf Grundlage dieser Richtlinie im Rahmen eines Förderaufrufs mit einer Förderquote für alle Unternehmen unabhängig von deren Größe für die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten von bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben sowie für die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt. Außerhalb eines Förderaufrufes werden im Bewilligungsverfahren Zuwendungen für große Unternehmen bis zu 30 %, für mittlere Unternehmen bis zu 50 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

5.3 Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.2 und 2.3 (saubere Binnenschiffe) werden auf Grundlage dieser Richtlinie im Rahmen eines Förderaufrufs mit einer Förderquote für alle Unternehmen unabhängig von deren Größe von bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt. Außerhalb eines Förderaufrufes werden im Bewilligungsverfahren Zuwendungen für große Unternehmen bis zu 20 %, für mittlere Unternehmen bis zu 40 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

5.4 Fördermaßnahmen nach Nummer 2.4 (Energieeffizienzmaßnahmen) werden auf Grundlage dieser Richtlinie im Rahmen eines Förderaufrufs mit einer Förderquote für alle Unternehmen unabhängig von deren Größe von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt. Außerhalb eines Förderaufrufs werden im Bewilligungsverfahren Zuwendungen für große Unternehmen bis zu 15 %, für mittlere Unternehmen bis zu 20 % und für kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bewilligt.

5.5 Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbar zuwendungsfähigen Ausgaben betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

5.6 Maßgeblich für die Einstufung als Kleinstunternehmen beziehungsweise als ein kleines oder mittleres Unternehmen sind die Definitionen in Anhang I zur AGVO.



5.7 Für die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten im Sinne der Nummern 2.1 bis 2.3 sind die Mehrausgaben für die Ausrüstung des emissionsfreien oder sauberen Binnenschiffs zuwendungsfähig. Die Mehrausgaben entsprechen der Differenz zwischen den notwendigen Investitionsausgaben für die Ausrüstung mit neuen emissionsfreien Antriebssystemen oder emissionsärmeren Motoren und den Ausgaben für die Ausrüstung mit konventionellen Motoren, die den jeweils geltenden Anforderungen des Unionsrechts entsprechen und mit denen die Binnenschiffe ohne die Förderung ausgerüstet worden wären. Dabei werden jeweils die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung des Antriebs beziehungsweise Motors einschließlich der erforderlichen technischen Komponenten sowie die notwendigen Investitionsmehrausgaben für den Einbau zu Grunde gelegt. Die Ausgaben für die Ermittlung der Differenz, insbesondere der hierfür erforderlichen Vergleichsplanung mit einem konventionellen Antrieb, sind zuwendungsfähig.

5.8 Für die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen im Sinne der Nummern 2.1 bis 2.3 sind die notwendigen Ausgaben für die Anschaffung des Förderobjekts beziehungsweise der erforderlichen Technologie und die Ausgaben für die Durchführung der Maßnahme (Aus- und Einbau) sowie die Ausgaben für den Nachweis im Sinne der Nummern 2.2 und 2.3.1 zuwendungsfähig.

5.9 Für Investitionen zur Verbesserung der Energieeffizienz im Sinne der Nummer 2.4 sind die nachgewiesenen zusätzlichen Investitionsausgaben zuwendungsfähig, die erforderlich sind, um die höhere Energieeffizienz zu erreichen. Hierzu zählen die Ausgaben für die Anschaffung des Förderobjekts beziehungsweise der erforderlichen Technologie und die Ausgaben für die Durchführung der Maßnahme (Aus-, Ein- und Umbau) sowie die Ausgaben für den Nachweis im Sinne der Nummer 2.4. Die zuwendungsfähigen Gesamtinvestitionsausgaben müssen in einem angemessenen Verhältnis zu der zu erzielenden Verbesserung der Energieeffizienz stehen. Hierbei sind Art sowie Einsatzgebiet und -umfang des Binnenschiffes zu berücksichtigen.

5.10 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 Absatz 8 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.

6.4 Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 12 AGVO zur Prüfung berechtigt. Zu diesem Zwecke werden ausführliche Aufzeichnungen mit den Informationen und einschlägigen Unterlagen, die notwendig sind, um feststellen zu können, dass alle Voraussetzungen der AGVO erfüllt sind, bei der Bewilligungsbehörde geführt. Zuwendungen über 100 000 Euro werden gemäß Artikel 9 AGVO in der Beihilfentransparenzdatenbank (transparency award module)⁵ der Europäischen Kommission veröffentlicht.

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 schriftlichen Antrags. Der Antrag ist dazu unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Die Schriftform kann nach Maßgabe der für die elektronische Kommunikation geltenden Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), insbesondere § 3a VwVfG, durch die elektronische Form ersetzt werden, sobald die Bewilligungsbehörde ein elektronisches Formularsystem zur Verfügung stellt. Die Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor der Antragstellung.

7.3 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1 bis 2.4 gilt sowohl das Förderauftragsverfahren als auch das Bewilligungsverfahren. Das jeweils geltende Verfahren sowie daraus folgend die Höhe der Zuwendung nach Nummer 5.2 oder Nummer 5.4 bestimmt sich nach dem Zeitpunkt des Antragseingangs. Geht ein Antrag innerhalb der Laufzeit eines Förderauftrags bei der Bewilligungsbehörde ein, erfolgt die Antragsprüfung grundsätzlich im Rahmen des För-

⁵ Öffentliche Suche in der Beihilfentransparenzdatenbank, verfügbar unter <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>.



deraufrufs, es sei denn, der Antragsteller erklärt ausdrücklich, dass die Maßnahme im Bewilligungsverfahren gefördert werden soll.

7.4 Das Förderaufnahmeverfahren ist grundsätzlich einstufig ausgestaltet. Das Nähere regeln die Förderaufnahmefälle. Die Förderaufnahmefälle werden im Einklang mit Artikel 36b Absatz 4 AGVO beziehungsweise Artikel 38 Absatz 7 AGVO ausgestaltet und 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 Förderaufnahmefall werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Diese betreffen unter anderem das Fördervolumen sowie weitere Verfahrensmodalitäten. Die Anträge stehen im Wettbewerb zueinander. In den Förderaufnahmefällen 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 Förderaufnahmefällen obliegt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

7.5 Die der Bewilligungsbehörde vorzulegenden Unterlagen ergeben sich aus den Antragsformularen und den Informationen in den Förderaufnahmefällen. 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.

7.6 Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Gewährung der Zuwendungen erfolgt – außer im Förderaufnahmefall – 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. Die Auszahlung bewilligter Zuwendungen erfolgt im Wege des Anforderungsverfahrens gemäß Nummer 1.4 ANBest-P.

7.7 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 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.

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
