Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
www.bundesanzeiger.de

Bundesministerium für Verkehr

Richtlinie über Zuwendungen für eine grüne Binnenschifffahrt

Vom 23. Juni 2026

1 Förderziel und Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Ziel der Förderung ist die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Binnenschifffahrt, die eine nachhaltige Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen ermöglicht und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit erhöht.

1.2 Zweck der Zuwendung ist es,

a) den Einsatz emissionsfreier beziehungsweise sauberer Antriebs- und Energiesysteme in der Binnenschifffahrt durch konkrete Investitionen nachzuweisen und zu verbreiten (Förderlinie 1) sowie

b) eine messbare Verlagerung von Güter- und Personenverkehren auf die Wasserstraße zu erreichen (Förderlinie 2).

1.3 Hierzu wird mit der Förderlinie 1 der Aufbau von grünen Binnenschifffahrtskorridoren adressiert, auf denen die technische und wirtschaftliche Machbarkeit des überregionalen Einsatzes emissionsfreier beziehungsweise sauberer Antriebs- und Energiesysteme in Verbindung mit alternativen Kraftstoffen nachgewiesen wird. Diese Korridore, die als klar definierte, emissionsfreie beziehungsweise emissionsärmere Routen zwischen Häfen – darunter mindestens ein Binnenhafen oder ein Seehafen mit Binnenschiffsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland – auszugestalten sind und sowohl über entsprechende Infrastruktur als auch über gesicherte Energie- und Logistikpartnerschaften verfügen müssen, stellen ein wesentliches Instrument zur Dekarbonisierung der Güterschifffahrt dar.

1.4 Darüber hinaus wird in der Förderlinie 2 die Verkehrsverlagerung von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und urbanen Wirtschaftsverkehren auf die Wasserstraße mit emissionsfreien Binnenschiffen adressiert. Damit soll die Weiterentwicklung einer klimafreundlichen gewerblichen Binnenschifffahrt insbesondere in städtischen Räumen, innerhalb von Hafengebieten und über regionale Distanzen gefördert werden.

1.5 Der energieeffiziente Personen- und Güterverkehr auf der Wasserstraße mit emissionsfreien beziehungsweise sauberen Antriebs- und Energiesystemen ermöglicht sowohl die Reduktion von Emissionen als auch einen ressourcenschonenden Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehr. Mit der Förderung wird somit ein Beitrag zur nationalen Treibhausgasreduktion im Sinne des Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Umsetzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes geleistet. Mit der Förderung von emissionsfreien beziehungsweise sauberen Antriebs- und Energiesystemen und deren erforderlichen Lade- und Tankinfrastrukturen für alternative Kraftstoffe wird ferner ein Beitrag zur Erreichung der Ziele der Richtlinie (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) geleistet.

1.6 Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Richtlinie 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.

2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

2.1 „grüner Binnenschifffahrtskorridor“: Schifffahrtsrouten zwischen Häfen, darunter mindestens ein Binnenhafen oder ein Seehafen mit Binnenschiffsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, auf denen emissionsfreie und/oder saubere Binnenschiffe der gewerblichen Güterschifffahrt mit Hilfe entsprechender Infrastrukturen und alternativer Kraftstoffe zum Einsatz kommen.

2.2 „Korridorvorhaben“: Investitionsvorhaben, bei dem mit Hilfe der beantragten Fördergegenstände die Versorgungskette des jeweiligen zu nutzenden alternativen Kraftstoffs abgedeckt wird.

2.3 „Verkehrsverlagerungsprojekt“: Investitionsvorhaben, welches

a) den gewerblichen Güterverkehr oder den ÖPNV vom Landverkehr auf die Wasserstraße verlagert und dabei emissionsfreie Binnenschiffe einsetzt, oder

b) bestehenden gewerblichen Güterverkehr oder ÖPNV auf der Wasserstraße auf emissionsfreie Antriebe umstellt, um das Risiko entgegengesetzter Verlagerungseffekte von der Wasserstraße auf den Landverkehr vorzubeugen.

Die PDF-Datei der amtlichen Veröffentlichung ist mit einem qualifizierten elektronischen Siegel versehen. Siehe dazu Hinweis auf Infoseite.

2.4 „alternative Kraftstoffe“: im Sinne dieser Richtlinie sind Strom sowie Wasserstoff, Ammoniak und Methanol.

2.5 „ÖPNV“: umfasst den allgemein zugänglichen Nahverkehr mit dem Ziel der Beförderung von Personen. Die Beförderung schließt die Mitnahme von Fahrzeugen, Fahrrädern oder sonstigen mitgeführten Gegenständen ein, soweit dieser funktionale Bestandteil des jeweiligen Verkehrsangebots ist. Der öffentliche Personennahverkehr wird im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge sichergestellt und von öffentlichen oder privaten Auftragnehmern und Auftragnehmerinnen umgesetzt.

2.6 „Urbaner Wirtschaftsverkehr“: umfasst den Transport von Waren und Gütern in städtischen und regionalen Transport- und Logistikprozessen.

2.7 „Binnenschiff“: gemäß Artikel 2 Nummer 164 AGVO ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern bestimmt ist.

2.8 „Hafen“: gemäß Artikel 2 Nummer 154 AGVO ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, bestehend aus Infrastruktur und Ausrüstung, die die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter oder das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jeder sonstigen Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafen benötigen.

2.9 „Seehafen“: gemäß Artikel 2 Nummer 155 AGVO ein Hafen mit Binnenschiffsverkehr, der in erster Linie zur Aufnahme von Seeschiffen bestimmt ist.

2.10 „Binnenhafen“: gemäß Artikel 2 Nummer 156 AGVO ein Hafen, der kein Seehafen ist, und zur Aufnahme von Binnenschiffen bestimmt ist.

2.11 „Versorgungskette eines alternativen Kraftstoffs“: umfasst den Transport, die Verteilung und die lokale Speicherung bis hin zur Nutzung des alternativen Kraftstoffs im Endanwendungsbereich.

2.12 „Infrastrukturmaßnahmen“: Investitionen in Bau, Modernisierung oder Ersatz von Infrastrukturen, die zum Aufbau grüner Binnenschifffahrtskorridore oder im Rahmen von Verkehrsverlagerungsprojekten erforderlich sind.

2.13 „Hafeninfrastruktur“: im Sinne dieser Richtlinie sind Infrastruktur und Einrichtungen für die Erbringung von verkehrsbezogenen Hafendiensten, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung, Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie Lade- und Tankinfrastruktur in Häfen, über die Binnenschiffe und mobile Terminalgeräte mit Strom, Wasserstoff, Ammoniak und Methanol versorgt werden.

2.14 „Tankinfrastruktur“: eine feste oder mobile Infrastruktur, die Binnenschiffe und gegebenenfalls mobile Terminalgeräte mit Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak versorgt.

2.14.1 „Tankinfrastrukturen für Wasserstoff“: sind solche, für die der Zuwendungsempfänger die Zusage gibt, dass diese spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff gemäß Artikel 2 Nummer 102c AGVO bereitstellen werden.

2.14.2 „Tankinfrastrukturen für Methanol oder Ammoniak“: sind solche, für die der Zuwendungsempfänger die Zusage gibt, dass diese spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich Ammoniak beziehungsweise Methanol bereitstellen werden, dessen Energieinhalt aus erneuerbaren Energiequellen mit Ausnahme von Biomasse stammt und das im Einklang mit den Methoden hergestellt wurde, die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und den zugehörigen Durchführungsrechtsakten beziehungsweise delegierten Rechtsakten für flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs festgelegt sind.

2.15 „Ladeinfrastruktur“: eine feste oder mobile Infrastruktur, welche Binnenschiffe und gegebenenfalls mobile Terminalgeräte mit Strom versorgt.

2.16 „Mobile Terminalgeräte“: für das Be-, Ent- und Umladen von Gütern und intermodalen Ladeeinheiten sowie für Frachtbewegungen im Terminalbereich genutzte mobile Geräte.

2.17 „Erzeugungsanlagen“: technische Anlagen zur Erzeugung und Bereitstellung von erneuerbarem Wasserstoff oder erneuerbarem Strom gemäß Artikel 2 Nummer 102c und 102d AGVO. Es muss durch entsprechende Zertifikate oder Nachweise (zum Beispiel Lieferverträge) belegt werden, dass die Erzeugungsanlagen zu 100 Prozent mit elektrischem Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben werden.

2.18 „emissionsfreies Binnenschiff“: gemäß Artikel 2 Nummer 102g Buchstabe d AGVO ein für den Personen- oder Güterverkehr eingesetztes Binnenschiff ohne direkte CO_2-Auspuff-/Abgasemissionen.

2.19 ein emissionsfreies Antriebssystem ist insbesondere

a) ein rein elektrisches Antriebssystem bestehend aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (zum Beispiel Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) sowie gegebenenfalls bordseitiger Energieerzeugung (zum Beispiel Solar, Windkraft), soweit diese Komponenten 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 CO_2-Auspuffemissionen zur Versorgung des rein elektrischen Schiffsantriebs. Eine Brennstoffzellenanlage 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 CO_2-Auspuffemission im Sinne von Buchstabe b.

2.20 „sauberes Binnenschiff für den Güterverkehr“: im Sinne von Artikel 2 Nummer 102f Buchstabe c AGVO zweiter Spiegelstrich ein Binnenschiff, dessen direkte CO_2-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO_2/tkm) nach der Berechnung (beziehungsweise bei neuen Schiffen der Schätzung) anhand des Energieeffizienz-Betriebsindikators (EEOI) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation 50 Prozent unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO_2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Fahrzeuguntergruppe 5-LH) nach Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen und welches anteilig mit alternativen Kraftstoffen betrieben wird.

Die Berechnung der direkten CO_2-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO_2/tkm) anhand des EEOI ergibt sich nach der folgenden Formel[1]:

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

Dabei ist FC die Masse des verbrauchten Kraftstoffs, CF das CO_2-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 CO_2-Emissionen, die ebenfalls in g gemessen werden, basierend auf dem Kohlenstoffgehalt. Beispielsweise ist der Wert des CF von Diesel 3,206 (g CO_2/g Diesel)[2]. Der Bezugswert der Referenz-CO_2-Emissionen (rCO_{2sg}) für schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 beträgt 56,60 g/tkm[3].

3 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie folgende Fördergegenstände: in der Förderlinie 1 Maßnahmen zum Aufbau grüner Binnenschifffahrtskorridore und in der Förderlinie 2 Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von ÖPNV und urbanen Wirtschaftsverkehren auf die Wasserstraße mit emissionsfreien Binnenschiffen.

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

3.1 Förderlinie 1 – Maßnahmen zum Aufbau grüner Binnenschifffahrtskorridore

3.1.1 Investitionen in die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen zu emissionsfreien oder sauberen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind (Güterschiffe):

– Die Aus- und Umrüstung von Güterschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen einschließlich erforderlicher bordseitiger Hilfssysteme, damit diese danach als emissionsfreie Binnenschiffe zu qualifizieren sind.

– Die Aus- und Umrüstung von Güterschiffen mit solchen Antriebssystemen, die anteilig unter Verwendung alternativer Kraftstoffe betrieben werden, einschließlich erforderlicher bordseitiger Hilfssysteme, damit diese danach als saubere Binnenschiffe zu qualifizieren sind.

3.1.2 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen in Häfen

– Zuwendungsfähig sind Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, den Ersatz oder die Modernisierung von Hafeninfrastrukturen, welche den Betrieb der emissionsfreien und sauberen Güterschiffe sicherstellen (Artikel 56b Absatz 2 beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2 AGVO).

– Zuwendungsfähig im Bereich der Ladeinfrastruktur sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Ladeinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler oder schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Laden erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Strom bis hin zum Ausbau der vorgelagerten Netzversorgung und Erschließung mit Trassen- und Leitungsbau von der Mittelspannungsversorgung bis zur jeweiligen Anlage (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

– Zuwendungsfähig im Bereich der Tankinfrastruktur sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Tankinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler und

[1] 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).

[2] 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.

[3] Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO_2-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge und der Bezugswerte für CO_2-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).

schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Bunkern erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Wasserstoff, Ammoniak oder Methanol (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Strom am Standort der Ladeinfrastruktur in Binnenhäfen oder in Seehäfen. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur, an die sie angeschlossen ist, nicht übersteigen (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff nach Artikel 41 AGVO. Die Investitionszuwendung kann sich auf gewidmete Infrastruktur für die Bereitstellung und Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff sowie auf Speicheranlagen für erneuerbaren Wasserstoff erstrecken. Die Zuwendungsfähigkeit von Investitionsausgaben in die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff und deren gewidmeter Infrastrukturen beschränkt sich anteilig auf jene nominale Produktionskapazität, die auf Basis realistischer Projektionen der Versorgung von Binnenschiffen sowie mobilen Terminalgeräten dient.

– Zuwendungsfähig sind darüber hinausgehende Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) sowohl in stationäre als auch mobile Einheiten zur Speicherung von Wasserstoff oder erneuerbarem Strom im Hafen einschließlich Tank-, Lade-, Leitungs-, Steuerungs- und Sicherheitssysteme (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Hafensuprastrukturen sind nicht zuwendungsfähig (Artikel 56b Absatz 3 beziehungsweise 56c Absatz 3 AGVO).

Infrastrukturmaßnahmen sind nur insoweit förderfähig, als sie für den Aufbau eines Korridorvorhabens mindestens erforderlich sind. Darüber hinausgehende Infrastrukturmaßnahmen sind nicht förderfähig.

3.1.3 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen außerhalb von Häfen

– Zuwendungsfähig im Bereich der Ladeinfrastruktur an bestehenden Umschlag- und Liegeplätzen sind die Investitionsausgaben für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Ladeinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler oder schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Laden von Binnenschiffen erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Strom bis hin zum Ausbau der vorgelagerten Netzversorgung und Erschließung mit Trassen- und Leitungsbau von der Mittelspannungsversorgung bis zur jeweiligen Anlage sowie die Kosten für Baumaßnahmen, Anpassungen von Grundflächen oder Straßen sowie die einschlägigen Installationskosten und die Kosten für die Einholung einschlägiger Genehmigungen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).

– Zuwendungsfähig im Bereich der Tankinfrastruktur für Wasserstoff an bestehenden Umschlag- und Liegeplätzen sind die Investitionsausgaben für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Tankinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler und schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Betanken von Binnenschiffen erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen sowie die Kosten für Baumaßnahmen, Anpassungen von Grundflächen oder Straßen sowie die einschlägigen Installationskosten und die Kosten für die Einholung einschlägiger Genehmigungen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben in mobile Lade- oder Tankinfrastruktur zur Speicherung von Wasserstoff oder erneuerbarem Strom, wie beispielsweise mobile Batterie- oder Wasserstoffcontainer, einschließlich Tank-, Lade-, Leitungs- und Steuerungssystemen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Strom nach Artikel 36a AGVO außerhalb von Häfen. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur, an der sie angeschlossen ist, nicht übersteigen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff nach Artikel 41 AGVO. Die Investitionszuwendung kann sich auf gewidmete Infrastruktur für die Bereitstellung und Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff sowie auf Speicheranlagen für erneuerbaren Wasserstoff erstrecken. Die Zuwendungsfähigkeit von Investitionsausgaben in die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff und deren gewidmeter Infrastrukturen beschränkt sich anteilig auf jene nominale Produktionskapazität, die auf Basis realistischer Projektionen der Versorgung von Binnenschiffen sowie mobilen Terminalgeräten dient.

3.2 Förderlinie 2 – Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von ÖPNV und urbanen Wirtschaftsverkehren auf die Wasserstraße mit emissionsfreien Binnenschiffen

3.2.1 Investitionen in die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen einschließlich erforderlicher bordseitiger Hilfssysteme, damit diese danach als emissionsfreie Binnenschiffe zu qualifizieren sind.

3.2.2 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen in Häfen

- Zuwendungsfähig sind Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, den Ersatz oder die Modernisierung von Hafeninfrastrukturen, welche den Betrieb der emissionsfreien Binnenschiffe sicherstellen (Artikel 56b Absatz 2 beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2 AGVO).
- Zuwendungsfähig im Bereich der Ladeinfrastruktur sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Ladeinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler oder schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Laden erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Strom bis hin zum Ausbau der vorgelagerten Netzversorgung und Erschließung mit Trassen- und Leitungsbau von der Mittelspannungsversorgung bis zur jeweiligen Anlage (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).
- Zuwendungsfähig im Bereich der Tankinfrastruktur sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Tankinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler und schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Bunkern erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Wasserstoff (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).
- Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Strom in Binnenhäfen oder in Seehäfen am Standort der Ladeinfrastruktur. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur, an der sie angeschlossen ist, nicht übersteigen (Artikel 56c Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56b Absatz 2a AGVO).
- Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff nach Artikel 41 AGVO. Die Investitionszuwendung kann sich auf gewidmete Infrastruktur für die Bereitstellung und Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff sowie auf Speicheranlagen für erneuerbaren Wasserstoff erstrecken. Die Zuwendungsfähigkeit von Investitionsausgaben in die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff und deren gewidmeter Infrastrukturen beschränkt sich anteilig auf jene nominale Produktionskapazität, die auf Basis realistischer Projektionen der Versorgung von Binnenschiffen sowie mobilen Terminalgeräten dient.
- Zuwendungsfähig sind darüber hinausgehende Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben) sowohl in stationäre als auch mobile Einheiten zur Speicherung von Wasserstoff oder erneuerbarem Strom im Hafen einschließlich Tank-, Lade-, Leitungs-, Steuerungs- und Sicherheitssysteme (Artikel 56b Absatz 2a beziehungsweise Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Hafensuprastrukturen sind nicht zuwendungsfähig (Artikel 56b Absatz 3 beziehungsweise Artikel 56c Absatz 3 AGVO).

Infrastrukturmaßnahmen sind nur insoweit förderfähig, als sie im Rahmen von Verkehrsverlagerungsprojekten mindestens erforderlich sind. Darüber hinausgehende Infrastrukturmaßnahmen sind nicht förderfähig.

3.2.3 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen außerhalb von Häfen

- Zuwendungsfähig im Bereich der Ladeinfrastruktur an bestehenden Umschlag- und Liegeplätzen sind die Investitionsausgaben für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Ladeinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler oder schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Laden von Binnenschiffen erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen für Strom bis hin zum Ausbau der vorgelagerten Netzversorgung und Erschließung mit Trassen- und Leitungsbau von der Mittelspannungsversorgung bis zur jeweiligen Anlage sowie die Kosten für Baumaßnahmen, Anpassungen von Grundflächen oder Straßen sowie die einschlägigen Installationskosten und die Kosten für die Einholung einschlägiger Genehmigungen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).
- Zuwendungsfähig im Bereich der Tankinfrastruktur für Wasserstoff an bestehenden Umschlag- und Liegeplätzen sind die Investitionsausgaben für die Beschaffung technischer Anlagen, den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der benötigten Tankinfrastruktur und der dazugehörigen technischen Ausrüstung einschließlich fester, mobiler und schwimmender Infrastrukturen und sonstige zum Betanken von Binnenschiffen erforderliche, landseitige Übergabeinfrastrukturen sowie die Kosten für Baumaßnahmen, Anpassungen von Grundflächen oder Straßen sowie die einschlägigen Installationskosten und die Kosten für die Einholung einschlägiger Genehmigungen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).
- Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben in mobile Lade- und Tankinfrastruktur zur Speicherung von Wasserstoff oder erneuerbarem Strom, wie beispielsweise mobile Batterie- oder Wasserstoffcontainer, einschließlich Tank-, Lade-, Leitungs-, Steuerungs- und Sicherheitssysteme (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).
- Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Strom nach Artikel 36a AGVO am Standort der Ladeinfrastruktur. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur, an der sie angeschlossen ist, nicht übersteigen (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).

– Zuwendungsfähig sind die Investitionsausgaben für die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff nach Artikel 41 AGVO. Die Investitionszuwendung kann sich auf gewidmete Infrastruktur für die Bereitstellung und Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff sowie auf Speicheranlagen für erneuerbaren Wasserstoff erstrecken. Die Zuwendungsfähigkeit von Investitionsausgaben in die Errichtung von Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff und deren gewidmeter Infrastrukturen beschränkt sich anteilig auf jene nominale Produktionskapazität, die auf Basis realistischer Projektionen der Versorgung von Binnenschiffen sowie mobilen Terminalgeräten dient.

4 Zuwendungsempfänger

4.1 Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts, des Privatrechts und natürliche Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind, mit Sitz oder selbständiger Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland, darunter Unternehmen, einschließlich Sondervermögen eines Landes oder einer Kommune, Kommunen, kommunale Eigenbetriebe, kommunale Unternehmen und kommunale Zweckverbände.

4.2 Betreiber von Binnenschiffen müssen zudem:

– in der Förderlinie 1 zur Antragsberechtigung Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffs sein oder bis zum Abschluss des Antragsverfahrens werden, welches gewerblich für die Binnenschifffahrt genutzt wird. Für das Binnenschiff muss eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 7 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) vorliegen.

– in der Förderlinie 2 zur Antragsberechtigung Eigentümer eines Binnenschiffs mit gültiger Hafenzulassung sein, das ausschließlich innerhalb eines Hafenbereichs betrieben wird, oder Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffs sein beziehungsweise bis zum Abschluss des Antragsverfahrens werden. Für das Binnenschiff muss eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 7 oder § 8 Absatz 7 BinSchUO vorliegen. Bei einem Binnenschiff für den Personenverkehr muss es sich um solches handeln, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen gebaut und eingerichtet ist. Nicht antragsberechtigt sind Eigentümer von Schiffen mit Hafenzulassung für den Betrieb des Hafens (Arbeitsboote, Behördenschiffe, Schlepper und andere).

4.3 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.

4.4 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf die mindestens einer der Umstände nach Artikel 2 Nummer 18 Buchstabe a bis e AGVO zutrifft.

4.5 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.

5 Besondere 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 Gebrauchsüberlassungs-, Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Der Zuwendungsbescheid muss vor Abschluss eines dieser Verträge bekanntgegeben sein. Bereits geleistete Vorarbeiten sind nicht zuwendungsfähig. Die bereits geleisteten Vorarbeiten dürfen keinen Beginn des Vorhabens darstellen.

5.2 Jede Änderung einer die Zuwendungsfähigkeit begründenden Tatsache ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Unverzüglich ist insbesondere anzuzeigen, wenn der Verwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen. Die Bewilligungsbehörde prüft, ob die Veränderung die Grundlagen für den Zuwendungsbescheid berührt. Beispielsweise können Veränderungen wie eine vorzeitige Abwrackung, Entsorgung, Veräußerung, Umflaggung, Ausbau beziehungsweise erneute Umrüstung zur Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Verpflichtung zur Rückzahlung der Zuwendung führen.

Im Rahmen der Förderlinie 1 – Maßnahmen zum Aufbau grüner Binnenschifffahrtskorridore:

5.3 Es sind ausschließlich Antragstellende antragsberechtigt, deren Vorhaben Teil eines Korridorvorhabens sind.

5.4 Die Zugehörigkeit zu einem Korridorvorhaben ist bei der Antragstellung durch entsprechende Absichtserklärungen nachzuweisen. Hierfür sind Letters of Intent (LoI) oder Memoranda of Understanding (MoU) aller am jeweiligen Korridorvorhaben beteiligten Akteure einzureichen.

5.5 Es ist nicht erforderlich, dass alle Beteiligten eines Korridorvorhabens einen eigenen Förderantrag stellen. Dies gilt insbesondere für beteiligte Akteure, die bereits über bestehende Anlagen, Einrichtungen oder Binnenschiffe verfügen, welche für die erfolgreiche Umsetzung des beantragten Korridorvorhabens erforderlich sind. Auch von diesen Beteiligten sind jedoch LoI oder MoU für die Anträge der beteiligten Akteure beizubringen.

5.6 Gefördert werden Korridorvorhaben, die nachweislich den in den Nummern 1.1, 1.2 a und 1.3 genannten Zwecken dienen und deren Realisierungsaussichten grundsätzlich positiv eingeschätzt werden können.

Im Rahmen der Förderlinie 2 – Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von ÖPNV und urbanen Wirtschaftsverkehren auf die Wasserstraße mit emissionsfreien Binnenschiffen:

5.7 Es sind ausschließlich Antragstellende antragsberechtigt, die Beteiligte eines Verkehrsverlagerungsprojektes sind.

5.8 Die Zugehörigkeit zu einem Verkehrsverlagerungsprojekt ist bei der Antragstellung durch entsprechende Absichtserklärungen nachzuweisen. Hierfür sind LoI oder MoU aller am jeweiligen Verkehrsverlagerungsprojekt beteiligten Akteure einzureichen.

5.9 Es ist nicht erforderlich, dass alle Beteiligten eines Verkehrsverlagerungsprojektes einen eigenen Förderantrag stellen. Dies gilt insbesondere für beteiligte Akteure, die bereits über bestehende Anlagen, Einrichtungen oder Binnenschiffe verfügen, welche für die erfolgreiche Umsetzung des beantragten Verkehrsverlagerungsprojektes erforderlich sind. Auch von diesen Beteiligten sind jedoch LoI oder MoU für die Anträge der beteiligten Akteure beizubringen.

5.10 Gefördert werden Verkehrsverlagerungsprojekte, die nachweislich den in den Nummern 1.1, 1.2 b und 1.4 genannten Zwecken dienen und deren Realisierungsaussichten grundsätzlich positiv eingeschätzt werden können.

Generelle Voraussetzungen für die Gewährung von Investitionszuwendungen für die Beschaffung sind:

5.11 Es muss eine Darstellung der Treibhausgas- und Luftschadstoffeinsparungen des Korridorvorhabens beziehungsweise Verkehrsverlagerungsprojektes durch den Betrieb von sauberen oder emissionsfreien Binnenschiffen erfolgen.

5.12 Geförderte Binnenschiffe nach den Nummern 3.1.1 und 3.2.1 müssen mindestens fünf Jahre im Eigentum des Zuwendungsempfängers verbleiben und solange im deutschen Binnenschiffsregister geführt werden oder solange im Besitz der entsprechenden Hafenzulassung sein (Zweckbindungsfrist).

5.13 Geförderte Binnenschiffe nach den Nummern 3.1.1 und 3.2.1 sowie geförderte nicht ortsfeste Infrastrukturmaßnahmen nach Nummer 3.1.3 müssen innerhalb der Zweckbindungsfrist mindestens 60 Tage pro Betriebsjahr im Bundesgebiet eingesetzt werden.

5.14 Geförderte Infrastrukturmaßnahmen nach den Nummern 3.1.2 und 3.1.3 sowie den Nummern 3.2.2 und 3.2.3 müssen mindestens fünf Jahre im Eigentum des Zuwendungsempfängers verbleiben (Zweckbindungsfrist).

5.15 Geförderte Infrastrukturmaßnahmen nach Nummer 3.1.2, die ortsfesten Infrastrukturmaßnahmen nach Nummer 3.1.3 sowie Infrastrukturmaßnahmen nach den Nummern 3.2.2 und 3.2.3 müssen ihrem Zuwendungszweck entsprechend im Bundesgebiet eingesetzt werden.

5.16 Geförderte Infrastrukturmaßnahmen im Hafen nach den Nummern 3.1.2 und 3.2.2, die auf Grundlage von Artikel 56b oder Artikel 56c AGVO gefördert werden, müssen interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

5.17 Geförderte Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff außerhalb von Häfen nach den Nummern 3.1.3 und 3.2.3 sind räumlich so zu planen und zu errichten, dass eine effiziente und wirtschaftliche Versorgung der vorgesehenen Abnehmer gewährleistet ist. Hierzu soll die Entfernung zwischen der geförderten Erzeugungsanlage und den zu versorgenden Betankungsinfrastrukturen im Hafen oder den dort zu versorgenden Binnenschiffen grundsätzlich 150 Kilometer Luftlinie nicht überschreiten. In begründeten Ausnahmefällen kann eine größere Entfernung zugelassen werden, sofern der Antragsteller im Rahmen des Förderantrags nachweist, dass auch bei einer größeren Distanz eine mindestens gleichwertige oder bessere wirtschaftliche und ökologische Gesamtbilanz erzielt wird.

5.18 Mit dem Aus-, Umrüstungs- beziehungsweise Beschaffungsvorhaben muss binnen sechs Monaten, nachdem der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist, begonnen werden.

5.19 Die Vorhabenlaufzeit umfasst die Aus-, Umrüstungs- beziehungsweise Beschaffungsphase. Sie sollte grundsätzlich die Dauer von drei Jahren ab Bestandskraft des Zuwendungsbescheids nicht überschreiten.

5.20 Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Antragstellers müssen unter Einbeziehung der Eigenbeteiligung nachweislich vor Bewilligung gesichert sein.

6 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

6.1 Die Zuwendungen werden als Anteilsfinanzierung im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt und bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Bemessungsgrundlage für die Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

6.2 Zuwendungen für Investitionen in emissionsfreie und saubere Binnenschiffe sowie Infrastrukturmaßnahmen erfolgen als Investitionszuschüsse gemäß den Artikeln 36a, 36b, 41, 56b und 56c AGVO mit entsprechenden Zuwendungsintensitäten.

6.2.1 Investitionen in die Ausrüstung von emissionsfreien Binnenschiffneubauten nach den Nummern 3.1.1 und 3.2.1 werden mit einer Zuwendungsintensität von bis zu 95 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben und für die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen zu emissionsfreien Binnenschiffen nach den Nummern 3.1.1 und 3.2.1 mit einer Zuwendungsintensität von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert (Artikel 36b Absatz 5 Buchstabe a AGVO).

6.2.2 Investitionen in die Aus- und Umrüstung von sauberen Binnenschiffen nach Nummer 3.1.1 werden mit einer Zuwendungsintensität von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert (Artikel 36b Absatz 5 Buchstabe b AGVO).

6.2.3 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen außerhalb von Häfen gemäß den Nummern 3.1.3 und 3.2.3 werden mit einer Zuwendungsintensität von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert (Artikel 36a Absatz 5 AGVO).

6.2.4 Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen in Häfen nach den Nummern 3.1.2 und 3.2.2 können grundsätzlich mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben gefördert werden, wenn die gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens bis zu 22 Millionen Euro betragen (Artikel 56b Absatz 5 beziehungsweise Artikel 56c Absatz 5 AGVO). Der Zuwendungsbetrag darf die Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen (Artikel 56b Absatz 4 beziehungsweise Artikel 56c Absatz 4 AGVO). Der Betriebsgewinn wird vorab auf der Grundlage realistischer Projektionen von den zuwendungsfähigen Ausgaben abgezogen. Sofern die Zuwendung für Binnenhäfen nicht mehr als 2,2 Millionen Euro beträgt oder für Seehäfen nicht mehr als 5,5 Millionen Euro beträgt, können bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben auch ohne diese Differenzbetrachtung gefördert werden (Artikel 56c Absatz 8 beziehungsweise Artikel 56b Absatz 9 AGVO).

6.2.5 Erzeugungsanlagen für erneuerbaren Wasserstoff in und außerhalb von Häfen werden grundsätzlich nach Artikel 41 Absatz 10 AGVO mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert.

6.3 Grundsätzlich ist die Förderung von baulichen Infrastrukturmaßnahmen in und außerhalb von Häfen auf weniger als 6 Millionen Euro je Infrastrukturmaßnahme an demselben Standort begrenzt. Die Gesamtsumme gilt ebenfalls, wenn bauliche Investitionsmaßnahmen von verschiedenen Antragstellern getrennt oder gemeinsam durchgeführt werden, sofern diese Maßnahmen inhaltlich oder funktional voneinander abhängen oder aufeinander aufbauen und deshalb als Gesamtmaßnahme zu bewerten sind.

6.4 Zuwendungsfähige Ausgaben

- Für die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten im Sinne der Nummern 6.2.1 und 6.2.2 sind die Investitionsmehrausgaben für die Ausrüstung zu einem emissionsfreien oder sauberen Binnenschiff zuwendungsfähig. Die Investitionsmehrausgaben entsprechen der Differenz zwischen den notwendigen Investitionsausgaben für die Ausrüstung mit neuen emissionsfreien Antriebssystemen oder sauberen 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 (Artikel 36b Absatz 3 Buchstabe a AGVO).
- Für die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen im Sinne der Nummern 6.2.1 und 6.2.2 sind die Investitionsmehrausgaben für die Umrüstung zu einem emissionsfreien oder sauberen Binnenschiff zuwendungsfähig. Die Investitionsmehrausgaben 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 2.18 und 2.20 (Artikel 36b Absatz 3 Buchstabe c AGVO).
- Zuwendungsfähig bei Zuwendungen nach Nummer 6.2.3 sind die Investitionsausgaben, sofern diese im Rahmen des jeweiligen Korridorvorhabens oder Verkehrsverlagerungsprojektes für den Betrieb emissionsfreier oder sauberer Binnenschiffe erforderlich sind (Artikel 36a Absatz 3 AGVO).
- Stehen Zuwendungen nach Nummer 6.2.3 anderen Nutzern als den Beihilfeempfängern offen, so dürfen Beihilfen nur für den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung einer öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankinfrastruktur gewährt werden, die den Nutzern einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglicht, auch in Bezug auf Tarife, Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden und sonstige Nutzungsbedingungen. Die Gebühren, die anderen Nutzern als den Beihilfeempfängern für die Nutzung der Lade- oder Tankinfrastruktur in Rechnung gestellt werden, müssen den Marktpreisen entsprechen.
- Zuwendungsfähig bei Zuwendungen nach Nummer 6.2.4 sind die Investitionsausgaben (einschließlich Planungsausgaben), sofern diese im Rahmen des jeweiligen Korridorvorhabens oder Verkehrsverlagerungsprojektes für den Betrieb emissionsfreier oder sauberer Binnenschiffe erforderlich sind (Artikel 56b Absatz 2 beziehungsweise 56c Absatz 2 AGVO).
- Zuwendungsfähig bei Zuwendungen nach Nummer 6.2.5 sind die Investitionsausgaben, sofern diese im Rahmen des jeweiligen Korridorvorhabens oder Verkehrsverlagerungsprojektes für den Betrieb emissionsfreier oder sauberer Binnenschiffe erforderlich sind (Artikel 41 AGVO).

6.5 Nicht direkt mit der Erreichung des Förderzwecks zusammenhängende Ausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

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

6.7 Die Anmeldeschwellen nach Artikel 4 Absatz 1 AGVO sind zu beachten und im Fall von Beihilfen mit den Förderanträgen einzuhalten.

7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

7.1 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 Umweltschutzbeihilfen für Investitionen in den Erwerb und in die Nachrüstung von Binnenschiffen zur Einstufung als emissionsfreie und saubere Binnenschiffe gemäß Artikel 36b AGVO, Beihilfen zur Förderung von erneuerbarem Wasserstoff gemäß Artikel 41 AGVO, Beihilfen für Infrastrukturmaßnahmen in Seehäfen gemäß Artikel 56b AGVO und in Binnenhäfen gemäß Artikel 56c AGVO sowie Umweltschutzbeihilfen für Infrastrukturmaßnahmen außerhalb von Häfen gemäß Artikel 36a AGVO.

7.2 Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 100 000 Euro binnen sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe in der Beihilfentransparenzdatenbank der Europäischen Kommission veröffentlicht werden (Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c AGVO).

7.3 Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 12 AGVO zur Prüfung berechtigt.

7.4 Nach dieser Richtlinie gewährte Zuwendungen können mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare zuwendungsfähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden zuwendungsfähigen Kosten, sofern dadurch die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird (Artikel 8 AGVO).

7.5 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. Der Antragsteller wird vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen und über die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

7.6 Die Zuwendungsempfänger werden im Zuwendungsbescheid dazu verpflichtet, im Rahmen der Erfolgskontrollen/Evaluationen benötigte Daten bereitzustellen und an dazu vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Eine externe Evaluation bleibt vorbehalten.

7.7 Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, der Bewilligungsbehörde unverzüglich jede Änderung der Verhältnisse mitzuteilen, insbesondere in Bezug auf Projektinhalte und Verwertung, die zur Aufhebung oder Änderung der Zuwendung, insbesondere deren Höhe, führen könnte.

7.8 Die Zweckbindungsfrist für die aus der Förderung beschafften Gegenstände und Infrastrukturen beträgt grundsätzlich fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme beziehungsweise ab dem Zeitpunkt der Abnahme.

7.9 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die aus der Förderung beschafften Gegenstände und Infrastrukturen während der Zweckbindungsfrist ordnungsgemäß zu nutzen, zu warten und instand zu halten, um die Erfüllung des Förderzwecks sicherzustellen.

8 Verfahren

8.1 Bewilligungsbehörde ist die:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen
Schloßplatz 9
26603 Aurich

8.2 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines Antrags. Ein mündlicher Antrag ist nicht zulässig. Anträge auf Gewährung der Zuwendung können schriftlich nach entsprechenden Förderaufrufen eingereicht werden. Der Antrag ist dazu unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Näheres ist den Förderaufrufen zu entnehmen. Die Bewilligungsbehörde unterstützt Interessenten und Antragsteller vor der Antragstellung.

8.3 Für jedes Einzelvorhaben, das Bestandteil eines Korridorvorhabens oder einer Verkehrsverlagerungsprojektes ist, ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

8.4 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 unter dem Internetauftritt der Bewilligungsbehörde abgerufen werden.

8.5 Das Förderverfahren ist grundsätzlich einstufig ausgestaltet. Näheres regeln die Förderaufrufe.

8.6 Die Vergabe der Zuwendungen erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Die Zuwendungsfähigkeit wird jeweils anhand von Auswahlkriterien bewertet. Die Auswahlkriterien werden im jeweiligen Förderaufruf konkret festgelegt. Gemäß der Artikel 36a Absatz 4, 36b Absatz 4 und 41 Absatz 10 AGVO müssen mindestens 70 Prozent der

Auswahlkriterien anhand der Höhe der beantragten Zuwendung im Verhältnis zum Beitrag des Vorhabens zu den Umweltzielen der Maßnahme festgelegt werden.

8.7 In der wettbewerblichen Ausschreibung werden Förderanträge der Förderlinie 1 sowie der Förderlinie 2 getrennt voneinander bewertet. Gegenstand des wettbewerblichen Vergleichs ist jeweils das Korridorvorhaben nach Förderlinie 1 beziehungsweise das Verkehrsverlagerungsprojekt nach Förderlinie 2, dem der jeweilige Förderantrag für ein Einzelvorhaben zugeordnet ist. Ein Wettbewerb zwischen den beiden Förderlinien findet nicht statt.

8.8 Die Auszahlung erfolgt nach Bewilligung des Antrags entsprechend der jeweils einschlägigen Allgemeinen Nebenbestimmungen.

8.9 Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und bei Zuwendungen an Gebietskörperschaften/Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) werden der Bewilligung zugrunde gelegt und Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Darüber hinaus können weitere Nebenstimmungen formuliert werden.

8.10 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 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind.

8.11 Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91 und 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

9 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die Laufzeit dieser Richtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2027 befristet.

Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Richtlinie entsprechend, aber nicht über den 1. Januar 2031 hinaus.

Bonn, den 23. Juni 2026

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Knecht