



Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen

Vom 22. April 2024

1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Ziel der Bundesregierung ist es, mit dieser Förderrichtlinie Innovationsimpulse und finanzielle Anreize zur Modernisierung von Küstenschiffen (im Sinne von Nummer 4 Buchstabe b dieser Richtlinie) zu setzen für die

- Reduzierung von Luftschadstoffen wie zum Beispiel Stickoxiden (NO_x) oder Partikel;
- Reduzierung von Treibhausgasen (THG) wie zum Beispiel CO₂, Methan und Lachgas von Schiffen;
- Verbesserung der Energieeffizienz.

Ziel ist, die Küstenschifffahrt nachhaltig und technologieoffen zu modernisieren (in Frage kommen zum Beispiel Antriebssystemmodernisierungen mit dem Ziel der Reduzierung von Luftschadstoffen sowie THG und Verbesserung der Energieeffizienz, nachhaltige alternative Antriebe, Abgasnachbehandlungssysteme zur Senkung von NO_x- oder Partikelemissionen). Der Einsatz von Abgaswäschern (sogenannte Scrubber) zur Einhaltung der Schwefelgrenzwerte der EU-Richtlinie 2016/802 wird nicht gefördert. Die Umsetzung der Richtlinie soll einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutz-, Luftreinhaltungs- und Nachhaltigkeitsziele leisten.

1.2 Die Zuwendung unterstützt den Zuwendungsempfänger, im Rahmen seiner Tätigkeit über geltende Unionsnormen hinauszugehen und dadurch den Umwelt- und Klimaschutz und die Energieeffizienz zu verbessern. Weiterhin wird der Zuwendungsempfänger darin unterstützt, im Rahmen seiner Tätigkeit den Umwelt- und Klimaschutz zu verbessern, ohne dass hierzu eine Verpflichtung durch entsprechende Unionsnormen besteht.

1.3 Im Interesse der Zielsetzungen der Richtlinie werden die Fördertatbestände, Fördersätze, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie regelmäßig überprüft. Sollte die Überprüfung die Notwendigkeit einer Anpassung der Richtlinie aufzeigen, so erfolgt diese unter Beachtung der geltenden beihilferechtlichen Vorschriften.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 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 Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet der Zuwendungsgeber aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.2 Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – AEUV (ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 1).

Die Zuwendung nach dieser Richtlinie erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Europäischen Kommission (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO*). Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Artikel 36 sowie Artikel 36b AGVO und Investitionsbeihilfen für Energieeffizienzmaßnahmen gemäß Artikel 38 AGVO.

2.3 Eine nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie gewährte Zuwendung an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV. Bezüglich der Fördergegenstände in den Nummern 3.1, 3.2 und 3.3 ist die Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 2 und Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Beihilfe alle Voraussetzungen des Kapitels I AGVO sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III, hier Artikel 36, 36b oder Artikel 38 AGVO, erfüllt. Die Richtlinie wird nach der AGVO angezeigt.

2.4 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2, 3 und 5 AGVO.

3 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

3.1 Maßnahmen zur Antriebssystemmodernisierung

Saubere beziehungsweise emissionsfreie Antriebssysteme.

* Verordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1).



3.1.1 Saubere Antriebssysteme für Schiffsneubauten und Bestandsschiffe im Sinne der Richtlinie sind

a) Antriebssysteme bestehend aus Hybrid- oder Zweistoffmotoren, die im Normalbetrieb auf See oder im Hafen mindestens 25 Prozent ihrer Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen oder Batteriestrom beziehen,

oder

b) Antriebssysteme für Schiffe deren EEDI (Energy Efficiency Design Index) 10 Prozent unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen liegt und die mit Kraftstoffen betrieben werden können, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen bewirken oder aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt werden.

Für Schiffsneubauten gilt zusätzlich, dass diese teilweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden müssen.

3.1.2 Emissionsfreie Antriebssysteme für Bestandsschiffe und Schiffsneubauten im Sinne der Richtlinie sind Antriebssysteme, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen.

Für die Antriebssysteme in Nummer 3.1.1 sowie Nummer 3.1.2 gelten zusätzlich folgende Anforderungen:

- Für Bestandsschiffe ohne IMO Tier III-Zertifizierung: Die Stickoxidemissionen müssen nach der Umrüstung die Mindestanforderungen von IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllen beziehungsweise unterschreiten.
- Für Bestandsschiffe mit IMO Tier III-Zertifizierung: Die Stickoxidemissionen müssen nach der Umrüstung die Mindestanforderungen von IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens um 10 Prozent unterschreiten.
- Für Schiffsneubauten: Die Stickoxidemissionen müssen die Mindestanforderungen von IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens um 10 Prozent unterschreiten. Die Kohlenwasserstoffemissionen dürfen 0,19 g/kWh nicht überschreiten. Zusätzlich dürfen schnelllaufende Motoren Partikelemissionen von 0,04 g/kWh nicht überschreiten.

Bei Ammoniak als Kraftstoff ist ein Nachweis des Motorenherstellers vorzulegen, dass bei der Verbrennung im Motor durch geeignete Maßnahmen kein Lachgas emittiert wird.

Systeme, die mit Erdgas (LNG und CNG) betrieben werden oder aus- oder umzurüstende bordseitige Hilfsmaschinen, die zur umweltfreundlichen Bordstromerzeugung während der Hafenerliegezeiten genutzt werden, werden nicht nach dieser Richtlinie gefördert.

3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung

3.2.1 Maßnahmen zur Schadstoffminderung im Sinne dieser Richtlinie sind der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Antriebssystemen von in Fahrt befindlichen Küstenschiffen (Bestandsschiffe), deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach Nummer 3.2.2 Buchstabe a bis c führt. Hierzu zählen sämtliche technische Innovationen, die zu den genannten Emissionsminderungen führen. Hierbei ist zu beachten, dass die Maßnahmen nicht zu einem höheren Verbrauch von fossilen Brennstoffen führen dürfen. Wird eine Abgasrückführung zur Einhaltung zur Minderung der Stickoxidemissionen installiert, so ist die dabei notwendige Aufbereitung (Entschwefelung) des Abgases ohne Emissionen ins Meerwasser zu realisieren. Hierfür müssen ausreichend große Sammeltanks vorgehalten werden, so dass das Abwasser an Land entsorgt werden kann.

3.2.2 Diese Maßnahmen sind in folgenden Fällen förderfähig:

- a) wenn die Minderung der Partikelemissionen (PM) mindestens 90 Prozent beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- b) wenn die Minderung der Stickoxidemissionen (NO_x) mindestens 80 Prozent beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- c) wenn die Minderung der Kohlenwasserstoffemissionen (HC) mindestens 90 Prozent beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- d) wenn eine den in Nummer 3.2.2 Buchstabe a bis c genannten prozentualen Minderungsanforderungen gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel-, Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen des Motors durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird. Die gleichwertige kombinierte Minderung ergibt sich nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{ PM [Prozent]} / 90 + \Delta \text{ NO}_x \text{ [Prozent]} / 80 + \Delta \text{ HC [Prozent]} / 90) \times 100 \geq 100 \text{ Prozent})$$

Zertifizierte Prüfstellen sind die Klassifikationsgesellschaften sowie Schiffbauversuchsanstalten

3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz des Antriebssystems

3.3.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs des Antriebssystems wie beispielsweise die Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, sind förderfähig, sofern eine Einsparung des Antriebsenergieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Küstenschiffen (Bestandsschiff) um mindestens 10 Prozent erreicht wird. Darunter fallen auch motorinterne Maßnahmen, die nachweislich 10 Prozent Effizienz erzielen. Der Nachweis ist durch eine zertifizierte Prüfstelle (Nummer 3.2.2 Satz 3) zu erbringen oder zu bestätigen.



3.3.2 Die Installation eines Windassistenzsystems, welches 10 Prozent Antriebsenergie einspart, ist aufgrund seiner rechnerisch nachgewiesenen Steigerung der Energieeffizienz sowohl für Umbaumaßnahmen als auch für Schiffsneubauten förderfähig.

4 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger ist der Antragsteller. Antragsberechtigt ist jedes in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform, das Eigentümer eines in nachfolgendem Sinne in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragenen Handelsschiffs ist, welches eine förderfähige Flagge führt.

a) Förderfähige Flagge

Förderfähig sind Handelsschiffe, die

- die Bundesflagge sowie die Flaggen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, Islands, Liechtensteins, Norwegens und der Schweiz oder
- die Bundesflagge aufgrund eines Flaggenscheins nach § 11 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes führen.

b) Handelsschiffe

Ein Handelsschiff ist im Sinne dieser Richtlinie ein Seeschiff,

- welches gewerblich für den Personen- und Güterverkehr, für den Hafenbetrieb oder für Hilfstätigkeiten eingesetzt wird oder zu diesem Zweck gewerbsmäßig vermietet wird und
- welches den Nordostseekanal passieren darf (maximale Abmessungen 235 Meter Länge, 32,5 Meter Breite, 40 Meter Höhe und 9,5 Meter Tiefgang).

Handelsschiffe, die die Voraussetzungen gemäß Buchstabe b erfüllen, gelten im Sinne dieser Richtlinie als Küstenschiffe.

Zu Handelsschiffen, welche gewerblich für den Personen- und Güterverkehr, für den Hafenbetrieb oder für Hilfstätigkeiten eingesetzt werden oder zu diesem Zweck gewerbsmäßig vermietet werden, zählen insbesondere

- Schiffe zur Personenbeförderung (Fahrgastschiffe, Sportanglerfahrzeuge und Ähnliches);
- Trockenfrachtschiffe (Eisenbahnfähren, andere Fähren, RoRo-Schiffe, Stückgutfrachter, Kühlschiffe, Containerschiffe, Mehrzwecktrockenfrachter, Spezialtransportschiffe, Massengutfrachter, Massengut-Mehrzweckfrachter);
- Tankschiffe (Mineralöltanker, Gastanker, Chemikaliertanker, andere Tanker).

Erfasst sind auch andere Formen der gewerblichen Nutzung von Arbeitsschiffen und Wasserfahrzeugen zum Beispiel Schiffe für Bergungs- und Schlepptätigkeiten, Verkehrssicherung, Lotsdienste, Kabellegung, Bagger-, Kran- oder andere Servicedienste, Errichtungs- oder Wartungsarbeiten sowie Versorgung fester Installationen auf See (zum Beispiel Windparks, Bohrinseln), Forschungs- oder Gutachtentätigkeiten, Seebestattungen.

Nicht gefördert werden können

- Fahrzeuge der Fischerei, da solche Schiffe vom Anwendungsbereich der AGVO ausgenommen sind;
- Traditionsschiffe, da sie ideellen, nicht kommerziellen Interessen dienen;
- Sportboote, wenn sie zum Beispiel ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden;
- Staatsschiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt werden (zum Beispiel WSV-Schiffe, Schiffe der Küstenwache, Schulschiffe, Fischereischutzboote, staatliche Forschungsschiffe), hier fehlt es an der gewerblichen Nutzung.

5 Zuwendungsvoraussetzungen

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

5.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller:

5.2.1 die gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht Folge geleistet haben,

5.2.2 die als Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit mindestens einer der Voraussetzungen aus Artikel 2 Absatz 18 Buchstabe a bis Buchstabe e AGVO, einschließlich der Verweise auf die benannten Anhänge der Richtlinie 2013/34/EU, anzusehen sind,

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



5.3 Maßnahmen zur Antriebssystemmodernisierung nach Nummer 3.1 dieser Richtlinie können nur unter den Voraussetzungen des Artikels 36b AGVO gewährt werden, Maßnahmen zur Schadstoffminderung nach denen des Artikels 36 AGVO und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz des Antriebssystems nach denen des Artikels 38 AGVO gefördert werden.

6 Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

6.1 Art und Umfang der Zuwendung

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

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten nicht berücksichtigt. Die beihilfefähigen Kosten sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

6.2 Höhe der Zuwendung

6.2.1 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.1 (Maßnahmen zur Antriebssystemmodernisierung, Artikel 36b AGVO) beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben für emissionsfreie Antriebe bis zu 70 Prozent für große Unternehmen, bis zu 75 Prozent für mittlere Unternehmen und bis zu 80 Prozent für kleine Unternehmen. Für saubere Antriebe beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben bis zu 50 Prozent für große Unternehmen, bis zu 55 Prozent für mittlere Unternehmen und bis zu 60 Prozent für kleine Unternehmen.

6.2.2 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.2 (Maßnahmen zur Schadstoffminderung, Artikel 36 AGVO) beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben bis zu 40 Prozent für große Unternehmen, bis zu 50 Prozent für mittlere Unternehmen und bis zu 60 Prozent für kleine Unternehmen.

6.2.3 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.3 (Energieeffizienzmaßnahmen, Artikel 38 AGVO) beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben bis zu 30 Prozent für große Unternehmen, bis zu 40 Prozent für mittlere Unternehmen und bis zu 50 Prozent für kleine Unternehmen.

Kleine und mittlere Unternehmen im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I AGVO erfüllen.

6.3 Bemessungsgrundlage

6.3.1 Antriebssystemmodernisierungen

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 36b AGVO die Investitionsmehrkosten für den Erwerb des sauberen oder emissionsfreien Antriebssystems.
- b) Als Bemessungsgrundlage der förderfähigen Ausgaben für Schiffsneubauten sind grundsätzlich die Investitionsmehrkosten der Komponenten für den Erwerb eines sauberen oder emissionsfreien Antriebssystems im Vergleich zu einem System, welches ohne Beihilfe unter Berücksichtigung geltender einschlägiger Unionsnormen erworben worden wäre, anzusehen. Ausgaben für Arbeiten an der Schiffsstruktur und sonstigen Systemen sind nicht förderfähig.
- c) Als Bemessungsgrundlage der förderfähigen Ausgaben für Bestandsschiffe sind grundsätzlich die Investitionskosten der Komponenten für den Erwerb eines sauberen oder emissionsfreien Antriebssystems anzusehen. Zusätzlich werden für den Austausch des bisher genutzten Antriebssystems gegen ein sauberes oder emissionsfreies Antriebssystem die Ausgaben des Aus- und Einbaus einschließlich sicherheitstechnischer Folgekosten (zum Beispiel Leckstabilität) anteilig gefördert.
- d) Bei Antriebssystemen mit alternativen Kraftstoffen wird auch das zugehörige Kraftstofflagerungs- und -versorgungssystem an Bord gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Investitionsmehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.

6.3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 36 AGVO die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um im Sinne der Nummer 3.2 dieser Richtlinie über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.
- b) Als Bemessungsgrundlage für die in Nummer 3.2 adressierten Systeme werden die Investitionskosten der Anlagen für den Erwerb inklusive der Einbaukosten angesehen. Die Mehrkosten für die umweltfreundlichere Lösung entsprechen in diesen Fällen den Gesamtkosten der Maßnahme.

6.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz des Antriebssystems

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 38 AGVO die Investitionsmehrkosten, die im Sinne der Nummer 3.3 dieser Richtlinie für die Verbesserung der Energieeffizienz erforderlich sind.
- b) Für Maßnahmen nach Nummer 3.3 dieser Richtlinie werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.



c) Als Bemessungsgrundlage für Windassistenzsysteme werden die Investitionskosten der Anlagen inklusive der Einbaukosten angesehen. Die Mehrkosten für die energieeffizientere Lösung entsprechen in diesen Fällen den Gesamtkosten der Maßnahme. Für Schiffsneubauten sind Ausgaben für Arbeiten an der Schiffsstruktur und sonstigen Systemen nicht förderfähig.

6.4 Anmeldeschwellen der Förderung pro Vorhaben

Die Anmeldeschwelle liegt gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe s AGVO bei 30 Millionen Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben.

6.5 Kumulierung

Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen 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.

7 Verfahren

7.1 Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme sowie der nachgeordneten Förderaufrufe einschließlich der Beratung zur Antragstellung hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Referat WS 21, folgenden Projektträger beauftragt:

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Am Grauen Stein in 51105 Köln
E-Mail: namkue@de.tuv.com.

7.2 Die zur Verfügung stehenden Fördermittel werden im Rahmen von Förderaufrufen, die neben den in Artikel 2 Nummer 38 AGVO genannten Ausschreibungskriterien die Voraussetzungen gemäß Artikel 36b Absatz 4 AGVO beziehungsweise Artikel 36 Absatz 9 AGVO beziehungsweise Artikel 38 Absatz 7 AGVO erfüllen, anhand eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien gewährt.

7.3 Anträge auf Gewährung der Zuwendung können schriftlich nach entsprechenden Förderaufrufen eingereicht werden. Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Förderaufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert.

7.4 Die Förderaufrufe werden durch das BMDV oder den beauftragten Projektträger unter anderem auf der Internetseite www.bmdv.bund.de veröffentlicht. Mit den Förderaufrufen werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die formalen und inhaltlichen Anforderungen an die Antragstellung veröffentlicht. Der Antragsteller muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit den schriftlichen Förderantrag gestellt haben (Artikel 6 Absatz 2 AGVO). Die voraussichtlichen Klima- und Umweltwirkungen der für eine Förderung in Frage kommenden Investitionen sind im Antrag darzulegen. Ein vollständiger Förderantrag liegt nur vor, wenn mindestens die Anforderungen nach Artikel 6 Absatz 2 AGVO erfüllt sind und die Förderanträge mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a) Name und Größe des Unternehmens,
- b) Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- c) Standort des Vorhabens,
- d) die Ausgaben des Vorhabens,
- e) Art der Beihilfe und
- f) Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

7.5 Die eingegangenen Anträge stehen im Wettbewerb zueinander. Sie werden durch den Projektträger geprüft und nach den in den jeweiligen Förderaufrufen definierten Bewertungskriterien sowie unter Berücksichtigung der Ausschreibungskriterien gemäß Artikel 36b Absatz 4 AGVO beziehungsweise Artikel 36 Absatz 9 AGVO beziehungsweise Artikel 38 Absatz 7 AGVO bewertet. Eine Gewichtung erfolgt nach den Vorgaben im jeweiligen Förderaufruf. Entsprechend der vorgenommenen Bewertung und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel werden die Anträge durch den Projektträger bewilligt. Nicht alle Anträge werden notwendigerweise berücksichtigt.

7.6 Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt.

7.7 Quantitative und/oder qualitative Effekte der Projekte (= Beitrag des Projekts zur Erreichung der Förderziele) müssen mit Projektabschluss entsprechend den in Nummer 3 genannten Anforderungen im Rahmen des Verwendungsnachweises belegt werden. Eine externe Evaluation bleibt vorbehalten.

8 Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckgebundene Verwendung der Zuwendung sicherzustellen. Bei einer Veränderung ist der Zuwendungsgeber unverzüglich zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Küstenschiff mit der finanziell geförderten Ausrüstung mindestens fünf Jahre nach Einbau beziehungsweise Austausch gewerblich für die Schifffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder des Küstenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung des Küsten-



schiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Zuwendungsbescheids und zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung beziehungsweise des Zuschusses führen.

9 Sonstige Bestimmungen

9.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind.

9.2 Verletzt der Antragsteller oder Zuwendungsempfänger seine Informations- oder Mitwirkungspflichten, kann dies gemäß den §§ 48, 49 VwVfG zu einer Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Zuwendungsbescheids mit Wirkung für die Vergangenheit führen. In diesem Fall hat der Zuwendungsempfänger die Zuwendung zu erstatten und zu verzinsen.

9.3 Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

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

9.5 Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 100 000 Euro in der Regel binnen sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe in der Beihilfentransparenzdatenbank der Europäischen Kommission (<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency>) und auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Internetseite veröffentlicht werden (vergleiche Artikel 9 AGVO).

9.6 Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sowie Angaben im Rahmen des Verwendungsnachweises sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und auf die Strafbarkeit des Subventionsbetrugs nach § 264 StGB hingewiesen; er hat hierzu vor Bewilligung eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung abzugeben.

10 Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit ist bis zum 31. Dezember 2025 befristet. Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie vom 18. November 2020 (BAnz AT 14.12.2020 B7).

Berlin, den 22. April 2024

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr

Im Auftrag
Renate Bartelt-Lehrfeld
