



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Motoren von Binnenschiffen (Förderprogramm für emissionsärmere Motoren von Binnenschiffen)

Vom 21. Dezember 2012

1 Ziele und Zwecksetzung

1.1 Ziel der Richtlinie ist die Modernisierung der Binnenschifffahrt durch Gewährung von finanziellen Anreizen für den Kauf von emissionsärmeren Motoren und emissionsmindernden Technologien. Zusätzlich können kraftstoffsparende Technologien und Maßnahmen gefördert werden.

Durch die Förderung soll ein Anreiz gegeben werden, dass Unternehmen verstärkt in Maßnahmen zur Minderung von Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt investieren.

1.2 Die Bewilligungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West, Münster. Die Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) gewährt. Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die WSD West aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Gefördert werden nach dieser Richtlinie

2.1.1 die Mehrausgaben für die Anschaffung eines emissionsärmeren Motors im Vergleich zu den Anschaffungskosten eines entsprechenden herkömmlichen Dieselmotors, im Falle eines Gasmotors auch für das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem.

2.1.2 die Ausgaben für den Austausch bisher genutzter herkömmlicher Dieselmotoren durch emissionsärmere Motoren auf einem in Fahrt befindlichen Schiff, im Falle eines Gasmotors auch für das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem.

2.1.3 die Ausgaben für die Umsetzung emissionsmindernder oder kraftstoffsparender Maßnahmen,

2.1.4 die Ausgaben für die Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen.

2.2 Ein herkömmlicher Dieselmotor ist ein Motor eines Binnenschiffs, der nicht folgenden Standards des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder entspricht:

2.2.1 die Grenzwerte der Abgasemissionen der Stufe II des Anhangs II § 8a.02 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in Verbindung mit § 8a.07 oder den vergleichbaren Standards der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung;

2.2.2 die Grenzwerte der Lärmemissionen nach Anhang II § 8.10 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in Verbindung mit den geltenden Übergangsbestimmungen.

2.3 Ein emissionsärmerer Motor ist ein Motor für ein Binnenschiff, der folgenden Standards des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder entspricht:

2.3.1 die Abgasemissionen erfüllen die Grenzwerte der Stufe II Anhang II § 8a.02 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in Verbindung mit § 8a.07 oder die vergleichbaren Grenzwerte der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung mit der Maßgabe, dass der Partikelgrenzwert um 30 % unterschritten wird;

2.3.2 die Lärmemissionen liegen unter den Grenzwerten des Anhangs II § 8.10 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung.

2.4 Maßnahmen zur Schadstoffminderung im Sinne dieser Förderrichtlinie sind der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach den Nummern 2.4.1 bis 2.4.3 führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnologie und kombinierte Abgasreinigungssysteme. Diese Maßnahmen sind in folgenden Fällen förderfähig,

2.4.1 wenn die Minderung der Partikelmasse mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

2.4.2 wenn die Minderung der Stickstoffoxidemissionen mindestens 70 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

2.4.3 wenn eine den unter den Nummern 2.4.1 und 2.4.2 genannten prozentualen Minderungsanforderungen gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel- und Stickstoffoxidemissionen des Motors durch Herstellererklärung oder



durch messtechnische Nachweise belegt wird. Die gleichwertige kombinierte Minderung ergibt sich nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{NOx} [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90) * 100 \geq 100 \%$$

2.5 Maßnahmen, die eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der verbrauchsabhängigen Emissionen ermöglichen, z. B. diesel- und gaselektrische Antriebe, sind förderfähig, sofern eine Einsparung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber

- a) dem installierten Motor bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen,
- b) einem Betrieb mit einem vergleichbaren modernen Dieselmotor bei neuen Binnenschiffen um 10 % erreicht wird.

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

2.6 Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen im Sinne dieser Förderrichtlinie sind bauliche Maßnahmen, die zu einer Senkung von Luft- oder Körperschallemissionen führen. Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie im Zusammenhang mit den Bestimmungen der Nummer 2.3.2 dazu beitragen, die Lärmgrenzwerte für den Arbeits- und Gesundheitsschutz des Anhangs II §§ 11.09 und 12.02 Nummer 5 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung zu unterschreiten.

3 Zuwendungsempfänger

3.1 Zuwendungsempfänger kann ein in der Bundesrepublik Deutschland ansässiges Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform sein, das Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffes (Güter- und Personenschiffe) ist, welches beruflich für die Binnenschifffahrt insbesondere auf Bundeswasserstraßen oder Landesgewässern genutzt wird. Für das Binnenschiff muss ein amtlicher Nachweis über die technische Zulassung zum Verkehr vorliegen, welcher insbesondere ein Schiffsattest für die Schifffahrt auf dem Rhein im Sinne der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder ein Gemeinschaftszeugnis im Sinne der Richtlinie 2006/87/EG ist.

3.2 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder veröffentlicht worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Zuwendungen können nur bewilligt werden, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung 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. Die Beantragung der Zuwendung muss vor Abschluss eines Lieferungs- bzw. Leistungsvertrags erfolgen.

4.2 Die Zuwendung ist eine „De-minimis“-Beihilfe im Sinne der jeweils aktuellen Verordnung über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen. Die Zuwendung darf in keinem Fall die in dieser Verordnung genannten Schwellenwerte überschreiten.

4.3 Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigt wird.

5 Art und Umfang der Zuwendung

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilsfinanzierung gewährt.

6 Bemessungsgrundlage der Zuwendung

6.1 Die nach Nummer 2 dieser Richtlinie förderfähigen Ausgaben werden grundsätzlich pauschal berechnet.

6.1.1 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb eines emissionsärmeren Motors anstelle eines herkömmlichen Dieselmotors die nachfolgenden pauschalen Mehrausgaben des emissionsärmeren Motors zugrunde gelegt:

- a) Mehrausgaben bei einer Motorleistung unter 500 kW: 22,50 € pro kW
- b) Mehrausgaben bei einer Motorleistung ab 500 kW: 27,00 € pro kW.

6.1.2 Für den Austausch des bisher genutzten Dieselmotors gegen einen emissionsärmeren Dieselmotor bei einem in Fahrt befindlichen Binnenschiff werden darüber hinaus gewährt

- a) Ausgabenpauschalen für den Aus- und Einbau von Motoren
 - des Hauptantriebs bei einer Motorleistung ab 500 kW: 50 000 €
 - des Hauptantriebs bei einer Motorleistung unter 500 kW: 40 000 €
 - des Hilfsantriebes (z. B. Bugstrahl) und der Lade- und Löschpumpen: 20 000 €
 - des Schiffsbetriebs (z. B. als Antrieb von Generatoren): 5 000 €
- b) Liegeausgaben: 6 € pro kW Motorleistung.



6.1.3 Sofern es sich bei dem emissionsärmeren Motor um einen Gasmotor handelt, wird auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Mehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.

6.2 Als Bemessungsgrundlage für Maßnahmen nach den Nummern 2.1.3 bis 2.1.6 werden die durch Angebote nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und Durchführung der Maßnahme zugrunde gelegt.

7 Höhe der Zuwendung

7.1 Die Zuwendung beträgt 30 % der Summe der in den Nummern 6.1. und 6.2 genannten förderfähigen Ausgaben.

7.2 Abweichend von Nummer 7.1 beträgt die Förderung 40 %, wenn der Antragsteller ein kleines oder mittleres Unternehmen (KMU) im Sinne der jeweils aktuellen Empfehlung der Kommission betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der KMU ist.

7.3 Die Fördersätze nach den Nummern 7.1 und 7.2 erhöhen sich, wenn das Binnenschiff in einem Fördergebiet der jeweils aktuellen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Verbindung mit der jeweils aktuellen Fördergebietskarte registriert ist, um 5 %-Punkte in den Fördergebieten der alten Bundesländer und um 10 %-Punkte in den Fördergebieten der neuen Bundesländer.

7.4 Die Zuwendungen in den oben genannten Nummern dürfen den Schwellenwert gemäß Nummer 4.2 Satz 2 nicht überschreiten.

8 Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckgebundene Verwendung sicherzustellen. Bei einer Veränderung ist die Bewilligungsbehörde umgehend zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Binnenschiff mit der finanziell geförderten Ausrüstung mindestens zwei Jahre nach Einbau bzw. Austausch beruflich für die Binnenschifffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder des Binnenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung des Binnenschiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheides und zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung bzw. des Zuschusses führen.

9 Verfahren

9.1 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines schriftlichen Antrages. Der Antrag ist unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen – einschließlich einer Erklärung, dass die Anwendung der „De-minimis“-Freistellungsverordnung als Rechtsgrundlage anerkannt wird und durch die Fördermaßnahme die geltenden Fördergrenzen nach dieser Verordnung nicht überschritten werden – bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, einzureichen. Antragsformulare sind bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West erhältlich. Die Richtlinie und die Antragsformulare sind auch im Internet unter www.elwis.de veröffentlicht worden.

9.2 Der Antrag ist vor dem Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags und vor Durchführung einer Maßnahme zu stellen. Der Antragsteller erhält eine Bestätigung über den Antragseingang bei der WSD West. Mit dieser Eingangsbestätigung gilt der Beginn des Vorhabens als zugelassen, ohne dass über die Bewilligung der Zuwendung entschieden ist.

9.3 Die WSD West bewilligt eine Zuwendung durch schriftlichen Zuwendungsbescheid.

9.4 Die Gewährung der Zuwendungen erfolgt in der Reihenfolge des Antrageingangs, wobei in dem Fall, in dem der Antragsteller die Gelegenheit zur Ergänzung seines Antrags erhalten hat, der Zeitpunkt als Datum des Antrageingangs gilt, zu dem der Antrag vollständig ist.

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

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

10 Subventionserheblichkeit

10.1 Alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Subventionserhebliche Tatsachen sind die Angaben im Förderantrag und im Verwendungsnachweis sowie in den eingereichten Unterlagen.

10.2 Gemäß § 3 des Subventionsgesetzes ist der Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger verpflichtet, der WSD West unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind.



10.3 Beabsichtigt der Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger die Zuwendung entgegen der Zweckbindung zu verwenden oder die Zweckbindungsfrist nach Nummer 8 nicht einzuhalten, ist er gemäß § 3 des Subventionsgesetzes verpflichtet, der WSD West dies vorher rechtzeitig mitzuteilen.

11 Inkrafttreten/Außerkräftreten

11.1 Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

11.2 Diese Richtlinie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2016 außer Kraft.

Bonn, den 21. Dezember 2012

WS 21/6254.2/3

Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag
Reinhard Klingen
