Wichtige Fragen rund um Zuwendungen für Vorhaben zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen

- aufgrund der **Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom 24.06.2021, gültig ab 01.07.2021 -**

Die folgenden Informationen in den Fragen und Antworten sind rechtlich unverbindlich; es gilt die Förderrichtlinie vom 24.06.2021.

Die FAQ werden regelmäßig durch eventuelle Fragen und Antworten von Antragstellern, die von allgemeinem Interesse sein könnten, in anonymisierter Form im Verlauf der Antragsphase ergänzt.

Stand: 02.11.2023

Inhalt

Fragen zur Projektförderung 1

Fragen zu den einzelnen Maßnahmen 2

Fragen zur Art, Höhe und Umfang der Zuwendung 10

Fragen zur Antragsstellung 11

Fragen zur Vergabe von Aufträgen durch den Zuwendungsempfänger 13

Fragen zur Bewilligung 14

Fragen zum Verfahren nach Erteilung der (vorläufigen) Bewilligung einer Zuwendung 14

Fragen zur Verwendung der Fördermittel 15

Fragen zur Projektförderung

Gibt es einen absoluten für alle geltenden Förderhöchstbetrag?

Mit Erlass des BMDV vom 06. Februar 2023 wird festgelegt, dass die Zuwendung pro Vorhaben (z.B. Ersatz des Hinterschiffs durch ein neu gebautes nach Nr. 3.1.3 Buchst. a, 1. Spiegelstrich der o.g. Richtlinie) auf einen **Höchstbetrag von 4,5 Millionen Euro** ab dem Tag der Veröffentlichung dieser Regelung auf ELWIS am 07.02.2023 begrenzt wird. Zu dem Vorhaben in diesem Sinne zählt insbesondere auch die mit dem Ersatz des Hinterschiffs beantragte Umrüstung mit einem Antriebssystem nach den Nrn. 3.2.1 bis 3.2.4 der o.g. Richtlinie.

Die Begrenzung erfolgt vor folgendem Hintergrund:

Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe der o.g. Richtlinie sowie den §§ 23 und 44 BHO und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Nach Nummer 2.2 der

o.g. Richtlinie werden die Fördermittel nur im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel vergeben. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Nach VV Nummer 1 zu § 7 BHO ist gemäß dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit die günstigste Relation zwischen dem verfolgten Zweck und den einzusetzenden Mitteln anzustreben. Das BMDV strebt an, bei der Bewilligung von Förderanträgen eine möglichst ausgewogene Verteilung der Haushaltsmittel zwischen Fahrgast- und Güterschifffahrt sowie zwischen den Fördermaßnahmen der Abschnitte 3.1 und 3.2 im Einklang mit Förderziel und Zuwendungszweck zu erreichen.

Fragen zu den einzelnen Maßnahmen

Maßnahmen nach Nr. 3.1.1 der Richtlinie

a) Nachweis der Verbesserung der Sicherheit oder Minderung der Emissionen

Wird jede Maßnahme der Digitalisierung und Automatisierung von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlicher Binnenschiffe gemäß Nr. 3.1.1 der Förderrichtlinie gefördert?

Nein. Es werden nur Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlicher Binnenschiffe gefördert, wenn diese zur Verbesserung deren Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen und ein entsprechender Nachweis erbracht wird.

Gibt es bereits Maßnahmen / Systeme, für die ohne weiteren Nachweis angenommen werden kann, dass diese zur Verbesserung der Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen?

Ja. Grundsätzlich sind Brückenanfahrwarnsysteme und Bahnführungssysteme ohne diesen Nachweis förderwürdig.

Können weitere Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlicher Binnenschiffe gemäß Nr. 3.1.1 der Förderrichtlinie gefördert werden?

Ja. Der Antragsteller hat hinreichend nachzuweisen (z.B. mittels eindeutiger Systembeschreibungen, Untersuchungen durch anerkannte Institute, nachvollziehbare Berechnungen des Herstellers u.ä.), dass die Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führt.

b) Verfahren

Wann kann ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung im Sinne von Nr. 3.1.1 gestellt werden bzw. wann kann eine Förderung nach Nr. 3.1.1 erfolgen?

Anträge zu Förderung von Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung im Sinne von Nr. 3.1.1 können jederzeit (innerhalb des Geltungszeitraums der aktuellen Förderrichtlinie) gestellt werden, also auch unabhängig von einem Förderaufruf.

c) Zertifizierung und Eigenerklärung

Müssen bei der Förderung von Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung im Sinne von Nr. 3.1.1 die Systeme zertifiziert sein?

Aktuell sind keine technischen Standards vorgegeben, anhand derer eine Zertifizierung von Systemen zur Automatisierung und Digitalisierung erfolgen könnte. Bis die technischen Regelwerke entsprechend ergänzt sind, können die Hersteller solcher Systeme anhand einer Eigenerklärung die ordnungsgemäße Beschaffenheit und die Funktionsfähigkeit seines Systems bestätigen. Zudem soll der Hersteller eine Erklärung abgeben, welche Fachfirma für den Einbau im konkreten Fall als geeignet angesehen wird.

Gibt es für die Eigenerklärung des Herstellers des Bahnführungssystems, des Herstellers des Wendegeschwindigkeitsreglers, des Herstellers des (D)GPS Kompasses bzw. des Herstellers des Brückenanfahrwarnsystems einen Vordruck?

Ja. Diese Vordrucke sind unter https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Nachhaltige-Modernisierung-von-Binnenschiffen/Nachhaltige-Modernisierung-von-Binnenschiffen-node.html (interner Link) als PDF downloadbar.

Wieso sind Eigenerklärungen für bestimmte Systeme vorzulegen?

Aktuell gibt es für die in der Förderrichtlinie nach Nr. 3.1.1 genannten Systeme keine international verabschiedeten Leistungsstandards oder Mindestanforderungen wie z.B. in ES-TRIN Anlage 5 für die dort aufgeführten Navigationsgeräte. Daher sind Mindestanforderungen und eine Mindestfunktionalität und die Erfüllung derselben an Systeme, welche die Navigationsaufgaben des Schiffsführers unterstützen, unabdingbar. Einem vom Bund geförderten System wird seitens des Nutzers unterstellt, mindestens diesen Mindestanforderungen gerecht zu werden.

Welche Nachweise müssen bei der Beantragung von Bahnführungssystemen auf Förderung vorgelegt werden?

Als Nachweis ist eine unterschriebene Eigenerklärung des Herstellers des Bahnführungssystems vorzulegen. In der Eigenerklärung muss der Hersteller des Bahnführungssystems die geschulte Einbaufirma benennen. Diese hat neben dem Antragsteller ebenfalls die Eigenerklärung zu unterzeichnen.

Welche Nachweise müssen bei der Beantragung von Brückenanfahrwarnsystemen auf Förderung vorgelegt werden?

Als Nachweis ist eine unterschriebene Eigenerklärung des Herstellers des Brückenanfahrwarnsystems vorzulegen. In der Eigenerklärung muss der Hersteller des Brückenanfahrwarnsystems die geschulte Einbaufirma benennen. Diese hat neben dem Antragsteller ebenfalls die Eigenerklärung zu unterzeichnen.

Welche Nachweise müssen bei der Beantragung eines Autopiloten (Wendegeschwindigkeitsregler) in Verbindung mit einem Bahnführungssystem auf Förderung vorgelegt werden?

Als Nachweis ist eine unterschriebene Eigenerklärung des Herstellers des Autopiloten (Wendegeschwindigkeitsregler) vorzulegen. In der Eigenerklärung muss der Hersteller des Autopiloten (Wendegeschwindigkeitsregler) die geschulte Einbaufirma benennen. Diese hat neben dem Antragsteller ebenfalls die Eigenerklärung zu unterzeichnen.

Müssen weitere Erklärungen zu Autopiloten (Wendegeschwindigkeitsregler) bzw. (D)GPS-Kompassen bei der Beantragung auf Förderung durch den Antragsteller gegeben werden?

Ja. Bei Angeboten, die Wendegeschwindigkeitsregler bzw. (D)GPS-Kompasse beinhalten, ist vom Antragsteller eine Erklärung abzugeben, dass diese Systeme nicht bereits an Bord installiert sind, bzw. wenn an Bord bereits vorhanden, eine Kombination mit dem neu zu installierenden Spurführungsassistenzsystem technisch nicht möglich ist (z.B. aufgrund des Alters/Technologie des vorhandenen Systems).

Welche Nachweise müssen bei der Beantragung der Förderung eines D(GPS) Kompasses in Verbindung mit einem Bahnführungssystem vorgelegt werden?

Als Nachweis ist eine unterschriebene Eigenerklärung des Herstellers des D(GPS) Kompasses vorzulegen. In der Eigenerklärung muss der Hersteller des D(GPS) Kompasses die geschulte Einbaufirma benennen. Diese hat neben dem Antragsteller ebenfalls die Eigenerklärung zu unterzeichnen.

Daneben müssen (D)GPS Kompasse bzw. GPS Antennen eine Übereinstimmung mit den Anforderungen der MED Richtlinie 2014/90/EU vorweisen.

Wieso muss für jedes Schiff einer Reederei eine eigene Eigenerklärung für ein entsprechend benanntes System abgegeben werden? Reicht nicht eine vollständig ausgefüllte und unterschriebene Eigenerklärung für ein entsprechend benanntes System für alle Schiffe einer Reederei?

Die Eigenerklärung bezieht sich immer auf das mit den Systemen auszustattende Schiff. Neben der Erklärung zu den geforderten Eigenschaften der Systeme wird deren fachgerechter Einbau, die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und die Einweisung der Nutzer mit der Eigenerklärung bestätigt. Die Eigenerklärung ist somit immer mit dem konkreten Schiff, auf dem der Einbau des Systems erfolgt, verbunden.

Wird durch die Eigenerklärung die Konformität zu den Mindestanforderungen und Bedingungen nachgewiesen?

Der Unterzeichner der Eigenerklärung erklärt rechtswirksam, dass sein Gerät die Mindestanforderungen und -bedingungen erfüllt. Ein Nachweis ist mit Antragstellung nicht vorzulegen. Mit der Eigenerklärung liegt eine Konformitätsvermutung vor, die für die Bewilligung der Förderung grundsätzlich als hinreichend anzusehen ist.

Die Bewilligungsbehörde behält sich bei Verdacht auf Nichterfüllung vor, eine Überprüfung der Angaben zur Konformität durchzuführen.

Zudem ist es jederzeit möglich, Informationen zu den beantragten Systemen anzufordern.

Wer muss den Nachweis erbringen, dass kein Autopilot auf dem betreffenden Schiff installiert ist oder der vorhandene Autopilot nicht vom Bahnführungssystem adaptiert werden kann?

Der Nachweis muss durch den Antragsteller erbracht werden. Hierzu ist vom Antragsteller eine Erklärung der Einbaufirma, welche die aktuell an Bord befindlichen Komponenten geprüft hat, beizufügen.

Wieso muss ein (D)GPS Kompass bzw. eine GPS Antenne eine Übereinstimmung mit den Anforderungen der MED Richtlinie 2014/90/EU vorweisen?

Unabhängig davon, ob ein GNSS Kompass oder ein zusätzliches GPS Gerät (Antenne) der verbesserten Positionsbestimmung und/oder der Bestimmung der Vorausrichtung des Fahrzeugs

dient, handelt es sich um einen sicherheitsrelevanten zur Navigation genutzten Ausrüstungsgegenstand.

Gemäß ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III müssen externe Sensoren wie z.B. GPS Geräte, die mit Navigationsanlagen verbunden werden, eine Typzulassung nachweisen (Konformitätsnachweis gegen die dort aufgeführten Normen). ES-TRIN bezieht sich über die Normenreferenz auf die MED Richtlinie (Maritime Equipment Directive) 2014/90/EU. Diese gibt in der zugehörigen Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 der Kommission die zu erfüllenden Normenanforderung für die Typzulassung der dort aufgeführten Geräte vor.

Die GPS Ausrüstung ist unter Nr. 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1157 "Navigationsausrüstung" entsprechend aufgeführt.

Ist eine Eigenerklärung auch für ein zusätzliches GPS Gerät (Vorschiff) erforderlich?

Ja. Eine Eigenerklärung ist auch für ein zusätzliches GPS Gerät erforderlich. Der Einbau ist durch eine entsprechend benannte fachkundige Firma durchzuführen.

Ersetzen Zertifikate von GPS Kompassen die "Eigenerklärung GPS-Kompasse"?

Nein. Zertifikate von GPS Kompassen ersetzen nicht die "Eigenerklärung GPS-Kompasse". Das Zertifikat bestätigt zwar die Konformität des Gerätes mit der MED Richtlinie, aber nicht die von der Verwaltung geforderten Anforderungen und Bedingungen der Eigenerklärung GPS-Kompasse (Einbau durch Fachfirma, Schulung der Nutzer usw.).

d) Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen/Systeme

Werden weitere Systeme, die mit dem Bahnführungssystem interagieren, gefördert?

Ja, zusammen mit dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für den Erwerb und Einbau eines Bahnführungssystems kann zugleich auch der Erwerb und Einbau eines Kompasses und/oder Wendegeschwindigkeitsreglers beantragt werden.

Ein D(GPS) Kompass ist ein essentielles System für ein Bahnführungssystem. Der Einbau dieses Systems in Kombination mit einem Bahnführungssystem ist grundsätzlich förderfähig: Bei bereits an Bord eingebauten Systemen ist nachzuweisen, warum diese für den Betrieb des Bahnführungssystems nicht genutzt werden können.

Ein Wendegeschwindigkeitsregler ist ebenso für den Betrieb eines Bahnführungssystems erforderlich. Häufig ist ein sogenannter Autopilot aber bereits an Bord installiert. Eine Förderung kann nur dann erfolgen, wenn kein Autopilot auf dem betreffenden Schiff installiert ist oder der vorhandene Autopilot nicht vom Bahnführungssystem adaptiert werden kann.

Gibt es Systeme, die mit dem Bahnführungssystem interagieren, die grundsätzlich nicht gefördert werden?

Ja, Inland ECDIS im Informationsmodus gehört zur Pflichtausrüstung eines Binnenschiffs, das auf deutschen Bundeswasserstraßen fährt.

Auch der Wendegeschwindigkeitsanzeiger gehört in Kombination mit einer Navigationsradaranlage zur Standardausrüstung.

Beide Systeme sind daher nach Nr. 3.3 von der Förderung ausgeschlossen.

Werden Systeme, die eine Pflichtausrüstung nach den einschlägigen Vorschriften (RheinSchUO, BinSchUO, RheinSchPVO) darstellen, gefördert?

Nein diese Systeme werden nach Nr. 3.3 nicht gefördert und die zuwendungsfähigen Ausgaben um die entsprechenden Angebotspositionen gekürzt.

Werden Investitionsmaßnahmen, also der Erwerb, Einbau und die Inbetriebnahme von Bahnführungs- und Brückenanfahrwarnsystemen sowie von Systemen, die mit dem Bahnführungssystem interagieren, gefördert?

Ja. Diese Investitionsmaßnahmen sind grundsätzlich förderwürdig.

In Angeboten der Fachfirmen sind häufig Support- und Wartungsverträge zu Bahnführungs- und Brückenanfahrwarnsystemen aufgeführt. Werden diese Support- und Wartungsverträge gefördert?

Nein. Ausgaben aus Support- und Wartungsverträgen stellen keine zuwendungsfähigen Investitionsausgaben im Sinne der Nr. 6.8 dar. Die zuwendungsfähigen Ausgaben werden um die Angebotspositionen, die den Support- und die Wartung betreffen, gekürzt.

Wird die Installation und Inbetriebnahme eines Tiefgangsmesssystems gefördert?

Derzeit nicht.

Inwiefern ein "Tiefgangsmesssystem" eine Verbesserung der Sicherheit bzw. eine Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen erzielt, ist derzeit nicht nachvollziehbar dargestellt. Der/die Antragsteller/in hat im Förderantrag eine Beschreibung und technische Details zur Verfügung zu stellen, aus denen hervorgeht, wie eine Verbesserung der Sicherheit bzw. eine Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen mit dem beantragten "Tiefgangsmesssystem" erreicht wird.

Wird ein Inland ECDIS Viewer im Navigationsmodus (z.B.Radarpilot 720°) in Verbindung mit einem Bahnführungssystem gefördert?

Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob die beantragte Inland ECDIS im Navigationsmodus für die Verwendung im Zusammenspiel mit Bahnführungssystem zugelassen ist.

Inland ECDIS im Informationsmodus ist ausreichend, um mit einem Bahnführungssystem interagieren zu können.

Ist jedes Brückenanfahrwarnsystem nach Vorlage einer Eigenerklärung durch den Hersteller förderwürdig?

Nein. Brückenanfahrwarnsysteme, welche ausschließlich auf ECDIS-Basis mittels aktueller Schiffsposition auf eine Brücke hinweisen, sind nicht förderwürdig. Der revierkundige Schiffsführer kennt die Brücken entlang seiner geplanten Reise. Dieses Brückenanfahrwarnsystem gibt keinen Mehrwert im Punkt Sicherheitsverbesserung, da es keine aktive Messung der aktuellen Brückendurchfahrtsöffnung (z.B. teilweise Einschränkung durch Einrüstung, aktueller Wasserstand) durchführt, mit den voreingestellten Werten zur Fixpunkthöhe des Fahrzeugs abgleicht und beim Unterschreiten des vorgegebenen Sicherheitswertes alarmiert.

Werden Systemkomponenten wie LTE Router, Module für Inland ECDIS Geräte und notwendige Updates/Upgrades (ggf. Begründung durch den Antragsteller erforderlich) für förderwürdige Systeme ebenfalls als förderwürdig beurteilt?

Ja, da diese Komponenten für die ordnungsgemäße Funktion des förderwürdigen Systems erforderlich sind.

Werden Antennenleitungen, Zubehörteile für die Installation und die Adaptionen von Brückenfahrständen zur Aufnahme von förderwürdigen Systemen im angemessenen Umfang als förderwürdig beurteilt?

Ja. Der angemessene Umfang ist ggf. zur Aufklärung von Angebotspositionen darzustellen.

Ist die ergänzende Softwareanwendung argoLaneWarning in Verbindung mit Bahnführungssystemen förderwürdig?

Nein. „argoLaneWarning“ wird als Softwareanwendung eines Bahnführungssystems zur Kollisionswarnung auf Basis von AIS-Informationen beschrieben. Da dieses System ausschließlich Informationen betriebsbereiter Inland-AIS Geräte auf Binnenschiffen für die Kollisionswarnung nutzt, wird eine Verbesserung der Sicherheit für das Schiff und des übrigen Verkehrs unter Berücksichtigung nicht mit Inland-AIS ausrüstungspflichtigen Fahrzeugen und Sportgeräten bislang nicht nachgewiesen. Daher wird die Softwareanwendung „argoLaneWarning“ als nicht förderwürdig beurteilt.

Ist die ergänzende Softwareanwendung argoTargetPilot in Verbindung mit Bahnführungssystemen förderwürdig?

Nein. „argoTargetPilot“ wird als Softwareanwendung für das sogenannte Platooning (Vesseltrain) in der Binnenschifffahrt beschrieben. Die Softwareanwendung ermöglicht gemäß Beschreibung u.a. ein automatisiertes Folgen vorausfahrender Binnenschiffe auf Basis von AIS-Informationen und eine Regelung des Abstands zum Vordermann. Eine Verbesserung der Sicherheit für das Schiff und den übrigen Verkehr sowie die Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen durch das Platooning wird bislang nicht nachgewiesen. Daher wird die Softwareanwendung „argoTargetPilot“ als nicht förderwürdig beurteilt.

Ist die ergänzende Softwareanwendung argoRoutePlanner in Verbindung mit Bahnführungssystemen förderwürdig?

Nein. „argoRoutePlanner“ wird als Softwareanwendung zur automatischen Routenplanung (Festlegung des Start- und Zielpunkts, Festlegung von Nebenbedingungen wie Länge, Breite, Tiefgang des Schiffes, Eingabe von Optimierungskriterien wie Fahrzeiten usw.)verwendet. Da eine Verbesserung der Sicherheit für das Schiff und den übrigen Verkehr bzw. die Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen bislang nicht nachgewiesen wurde, wird die Softwareanwendung „argoRoutePlanner“ als nicht förderwürdig beurteilt.

Sind Anzeigeinstrumente (z.B. konfigurierbare Farb-Touchscreen-Displays) förderwürdig?

Anzeigeinstrumente sind nur in Verbindung mit geförderten Systemen förderwürdig, wenn z.B. bestehende Anzeigeinstrumente nicht mehr kompatibel zu dem geförderten System sind, welches an Bord eingebaut wird. Ein entsprechender Nachweis kann im Rahmen der Antragsprüfung angefordert werden. Ein reiner Austausch von Anzeigeinstrumenten wird als nicht förderwürdig beurteilt, da eine Verbesserung der Sicherheit für das Schiff und den übrigen Verkehr sowie die Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen nicht gesehen wird.

Maßnahmen nach Nr. 3.1.2 der Richtlinie

Ich möchte den Propeller wechseln und für die Umrüstung auf einen sogenannten High-Skew Propeller eine Förderung beantragen. Kann ich, da mit diesem Vorhaben auch die Effizienz des Propellers gesteigert wird, einen Antrag nach 3.2.6 der Förderrichtlinie (Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz) innerhalb eines Förderaufrufs stellen?

Nein. Die Förderung dieses Vorhabens erfolgt nach Maßgabe der Nr. 3.1.2 der Förderrichtlinie und damit nur außerhalb eines Förderaufrufs. Hierbei handelt es sich um eine propulsionsverbessernde Maßnahme, die speziell in der Förderrichtlinie geregelt ist und damit nicht unter Nr. 3.2.6 der Förderrichtlinie fällt.

Hier ist, ebenso wie bei Maßnahmen nach der Nr. 3.2.6, der Nachweis zu erbringen, dass durch die propulsionsverbessernde Maßnahme eine Einsparung des Energieverbrauchs um mindestens 10 % erreicht wird. Dieser Nachweis ist nicht schon dadurch erbracht, dass eine Energieeffizienz von mindestens 10 % bescheinigt wird. Es bedarf vielmehr der Nachweis der Einsparung von Energie (Kraftstoff) durch konkrete Messungen vor und nach dem Umbau bzw. an Vergleichsfahrzeugen.

Maßnahmen nach Nr. 3.1.3 der Richtlinie

Was sind „Maßnahmen am Hinterschiff“ im Sinne der Nr. 3.1.3 a) der Förderrichtlinie zur Modernisierung von Binnenschiffen

Bei Maßnahmen zur Optimierung von Binnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser werden bespielhaft „Maßnahmen am Hinterschiff“ genannt. Denkbar sind in diesem Zusammenhang auch der Ersatz des Hinterschiffs durch ein anderes Hinterschiff.

Bei einem Ersatz des Hinterschiffs durch ein neu gebautes können 70 % der Ausgaben gefördert werden. Beim Ausbau von Steuerhaus und Wohnung erfolgt die Bemessung der zuwendungsfähigen Ausgaben anhand von Pauschalbeträgen pro Quadratmeter. Diese betragen 6.000,- Euro pro Quadratmeter beim Steuerhaus und 3.500,- Euro pro Quadratmeter bei der Wohnung. Von diesen Pauschalbeträgen sind dann ebenfalls 70 % förderfähig.

Bei den einzubauenden Motoren und Antrieben muss es sich um solche nach den Nr. 3.2.1 bis 3.2.4 handeln.

Die Förderung von Motoren oder anderen technischen Geräten und Zubehör sowie weiteren Maßnahmen ist unabhängig davon über andere Fördertatbestände der Förderrichtlinie, wie beispielsweise in Nr. 3.2 möglich.

Inwieweit werden Einnahmen aus der Verwertung bzw. Veräußerung des alten, zu ersetzenden Hinterschiffs bei der Förderung berücksichtigt?

Aufgrund eines Erlasses des BMDV ist bei Ermittlung der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben der Restwert des Hinterschiffs zu berücksichtigen. Der Restwert ist durch ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigen zu ermitteln und der Bewilligungsbehörde mit dem Antrag vorzulegen.

Im Rahmen des Verwendungsnachweises sind die Einnahmen, die aus der Verwertung erzielt werden, konkret abzurechnen. Dazu sind der Bewilligungsbehörde die entsprechenden Nachweise vorzulegen.

Wie ermittle ich im Rahmen des Nachweises technisch die Minderungsvorgabe „um wenigstens 15 cm geringerer Minimaltiefgang“ im Sinne der Nr. 3.1.3.1 der Förderrichtlinie und welche Rolle spielt hierbei der Beladungszustand des Binnenschiffs?

Der Nachweis sollte für den ebenen Beladungszustand (gleichmäßige Ladungsverteilung) und für mindestens einen Ladungsfall mit ≥ 30% der zulässigen Zuladung erbracht werden. Hierfür können beispielsweise Modellversuche oder CFD-Simulationen von Versuchsanstalten genutzt werden (vgl. Nr. 3.1.3.3 i.V.m. Nr. 6.8 der Förderrichtlinie). Dabei wird als „ursprünglicher Zustand“, gegenüber dem der geringere Minimaltiefgang nachgewiesen werden muss, der Zustand des Binnenschiffs angesetzt, den dieses in seinen Eigenschaften vor dem Umbau hatte. Ausgehend von diesen Eigenschaften vor dem Umbau kann z.B. von einer Versuchsanstalt hochgerechnet werden.

Was sind Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen im Sinne der Nr. 3.1.2 der Förderrichtlinie in Abgrenzung zu Maßnahmen nach Nr. 3.1.3 der Förderrichtlinie?

Maßnahmen in diesem Sinne sind nur die punktuellen (gezielten) Technologien am Binnenschiff und nicht solche Maßnahmen, die etwa mit dem umfangreichen Umbauten von Teilen des Schiffskörpers einhergehen.

Ein umfassender Umbau eines Schiffs, der mit hohen Kosten verbunden ist, mag er auch im Ergebnis zu einer Kraftstoffeinsparung führen, fällt nicht unter die nach Nr. 3.1.2 dargestellte Energieeffizienzmaßnahme, sondern kann ggf. unter den Voraussetzungen der Nr. 3.1.3 beantragt und gefördert werden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Richtlinie wurde die Maßnahme nach Nr. 3.1.2, die nach der zuvor geltenden Richtlinie als besondere Energieeffizienzmaßnahme im Sinne von 3.2.6 behandelt wurde, als eigenständiger Regelungstatbestand aufgenommen. Weiterhin handelt es sich dabei jedoch um Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz.

Die Einschränkung der Nr. 3.2.6, dass durch die Maßnahme die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden darf, gilt vor diesem Hintergrund bei Maßnahmen nach Nr. 3.1.2 entsprechend.

Was sind „Maßnahmen am Vorschiff“ im Sinne der Nr. 3.1.3 der Richtlinie und zählt hierzu auch der Umbau des Mittelschiffs?

Maßnahmen am Vorschiff sind zunächst nur solche, die den vorderen sich meist verjüngenden Teil des Schiffs betreffen. Das Vorschiff endet am vorderen Laderaumbegrenzungsschott. Nur die Ausgaben, die die Umrüstung des Vorschiffs betreffen, sind förderfähig.

Wenn jedoch, wie z.B. mit dem Zweck der Verstärkung des Laderaums, neben dem Vorschiff das Mittelschiff in die Maßnahme mit einbezogen wird und erst durch die Gesamtmaßnahme das Förderkriterium von wenigstens 15 cm Tiefgangreduzierung erfüllt wird, ist dies für die Frage der Förderfähigkeit der Maßnahme nach Nr. 3.1.3 der Förderrichtlinie ausreichend.

Die Ausgaben für die Umrüstung des Mittelschiffs (Laderaum) sind nicht förderfähig.

Da für die Umrüstung des Vorschiffs ebenso wie beim Ersatz des Hinterschiffs in einem nicht unerheblichen Umfang auch Arbeiten und Bauteile erforderlich sind, die nicht im direkten

Zusammenhang mit der Optimierung für Niedrigwasser stehen, muss sich dies auch bei den Maßnahmen am Vorschiff in einer reduzierten Förderquote wiederspiegeln.

Vor diesem Hintergrund wird die Förderung des Ersatzes des Vorschiffs durch ein neu gebautes wie folgt festgelegt:

Die Förderung „Ersatz des Vorschiffs durch ein neu gebautes“ gemäß Nr. 3.1.3 Buchst. b, 1. Spiegelstrich erfolgt mit einer um 10 % auf 70 % reduzierten Förderquote für alle förderfähigen Ausgaben mit Ausnahme der Ausgaben für den Ausbau einer Wohnung. Die Ausgaben für den Ausbau einer Wohnung auf dem Vorschiff sind nur dann von der Förderung erfasst, wenn diese Wohnung auch schon zuvor Bestandteil des zu ersetzenden Vorschiffs war. Dies gilt auch für andere Ausstattungsgegenstände (z.B. Ankerpfähle). Die Förderung der zuwendungsfähigen Ausgaben beim Ausbau der Wohnung erfolgt mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 3.500 Euro pro Quadratmeter. Von diesem Pauschalbetrag sind 70 % förderfähig.

Maßnahmen nach Nr. 3.2.1 der Richtlinie

Was sind „alternative“ Kraftstoffe im Sinne der Maßnahme nach 3.2.1 der Förderrichtlinie?

"Alternativ" sind alle Kraftstoffe, die von den konventionellen, marktüblichen Kraftstoffen abweichen und einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten (Stichwort: Technologieoffenheit). Beispielhaft sind verflüssigtes Erdgas (LNG), komprimiertes Erdgas (CNG), Flüssiggas (LPG), Wasserstoff oder Methanol aber auch "biogene" oder "synthetische" Kraftstoffe zu nennen. Diese Aufzählung kann und wird sich weiterentwickeln. Im Zweifelsfall entscheidet die GDWS zusammen mit dem BMVI über die Förderfähigkeit.

Fragen zur Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

Bitte beachten Sie die ab dem 06.02.2023 geltende absolute Förderhöchstsumme von 4,5 Mio. Euro pro Vorhaben, siehe oben.

Was sind die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben nach Nr. 6.9 der Förderrichtlinie?

Beim Austausch von betriebsfähigen Motoren, die dem EU-rechtlichen Bestandschutz unterliegen, an Bord von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen durch emissionsärmere neue Motoren und Antriebssysteme sind die beihilfefähigen Kosten die nachgewiesenen Investitionsmehrkosten in den Umweltschutz.

> **Wie ermittle ich diese Investitionsmehrkosten in den Umweltschutz?**
>
> Grundlagen der Berechnung sind Angebote über das zu beschaffende neue Antriebssystem sowie ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigten über den Wert des eingebauten betriebsfähigen Motors. Die Differenz zwischen dem aktuellen Wert des Bestandsmotors und den Ausgaben für das neue Antriebssystem sind die umweltschutzbezogenen Investitionsmehrausgaben, die für die Umrüstung mit emissionsärmeren neuen Antriebssystemen notwendig sind.
>
> **Welche Motoren unterliegen diesem Bestandsschutz und wo ist dieser geregelt?**

Der Bestandsschutz von "älteren, betriebsfähigen (Diesel-)Motoren" ist - wenn auch nicht ausdrücklich so benannt - in der NRMM-Verordnung geregelt. Entscheidend ist das Datum für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V: 01.01.2019 für IWP/IWA-Motoren bis 300 kW und 01.01.2020 für IMP/IWA ab 300 kW. Die geltenden Emissionsgrenzwerte der Stufe V sind im Anhang II der NRMM-Verordnung festgelegt.

Demzufolge dürfen alle bis zum 01.01.2019 bzw. 01.01.2020 eingebauten Motoren der ZKR Stufe II und niedriger (ZKR Stufe I und Stufe 0) weiterbetrieben werden (= Bestandsschutz), obwohl diese älteren (Diesel-)Motoren nicht die geltenden Emissionsgrenzwerte der Stufe V erfüllen.

Was gilt bei bereits eingebauten Elektroantrieben?

Beim freiwilligen Austausch eines in Betrieb befindlichen älteren Elektroantriebs gegen einen neuen Elektroantrieb ist ebenso, entsprechend den vorstehenden Erläuterungen zum Austausch von Verbrennungsmotoren, der aktuelle Wert des Bestandsantriebs durch ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigen zu ermitteln. Die beihilfefähigen Kosten sind auch hier die nachgewiesenen Investitionsmehrkosten in den Umweltschutz.

Werden nach Nr. 3.2.3 der Förderrichtlinie auch die dazugehörigen Wasserstoff-Container gefördert?

Nach Nr. 3.2.3 der Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen besteht eine Brennstoffzellenanlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb notwendig sind. Demzufolge ist grundsätzlich alles förderfähig, was zur technischen Funktionsfähigkeit des Brennstoffzellenantriebs erforderlich ist. Pro Binnenschiff ist daher eine Wasserstoff-Container-Einheit an Bord förderfähig.

Hinsichtlich der Förderung von (Austausch) Wasserstoff-Containern der lokalen Wasserstoffinfrastruktur für die Betankung von Binnenschiffen besteht die Möglichkeit der Förderung nach der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase 2 (Schwerpunkt nachhaltige Mobilität) vom 05.07.2021 (Externer Link). Diese Förderrichtlinie ist bis zum 30.06.2024 befristet. Projektträger ist die NOW GmbH, Fasanenstraße 5, 10623 Berlin.

Fragen zur Antragsstellung

Wie kann ich einen Antrag stellen?

Bitte benutzen Sie die Antragsformulare zum „Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“. Diese können im Internet unter https://www.elwis.de/DE/Service/Foerderprogramme/Nachhaltige-Modernisierungvon-Binnenschiffen/Nachhaltige-Modernisierung-von-Binnenschiffen-node.html abgerufen oder bei der Bewilligungsbehörde angefordert werden.

Die ausgefüllten Antragsunterlagen können vorab per E-Mail an die GDWS gesendet werden. Die Antragsunterlagen sind in Papierform zeitnah nachzureichen.

Der Antrag per E-Mail ist allerdings nicht fristwahrend, d.h. der Antrag und die dazugehörigen Unterlagen in Papierform müssen auch innerhalb der Frist bei der GDWS eingereicht werden.

Wofür steht „KMU“ und wie sind die Voraussetzungen eines solchem im Antragsverfahren geltend zu machen?

Die Abkürzung „KMU“ steht für kleine und mittlere Unternehmen.

Als kleine Unternehmen gelten nach der geltenden Definition der EU-Kommission Unternehmen mit weniger als 50 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von bis zu 10 Millionen Euro beziehungsweise einer Bilanzsumme von höchstens 10 Millionen Euro. Bei mittleren Unternehmen darf die Zahl der Beschäftigten bei höchsten 249 liegen. Der Jahresumsatz darf den Betrag von 50 Millionen Euro, beziehungsweise die Bilanzsumme darf den Betrag von 43 Millionen Euro nicht überschreiten.

Handelt es sich danach bei dem Antragsteller um ein „KMU“, ist dies durch entsprechende Erklärung des Steuerberaters im Rahmen des Antrags glaubhaftzumachen.

Kann mit dem Vorhaben schon vor Antragstellung bzw. Bewilligung der Zuwendung begonnen werden?

Die Beantragung der Zuwendung muss v o r Abschluss eines Liefer- und Leistungsvertrages, bei Schiffsneubauten vor Abschluss des Schiffbauvertrages, erfolgen. Sie dürfen Verträge oder Aufträge, die sich auf die Ausführung des Vorhabens beziehen, erst n a c h Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides erteilen, andernfalls sind die Voraussetzung für die Förderung nicht mehr gegeben.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann auf formlosen begründeten Antrag ein vorzeitiger Vorhabenbeginn zugelassen werden.

> **Ich möchte vorzeitig mit der Maßnahme beginnen, da sich die Preise für Bauteile, Werftaufträge etc. erhöhen. Kann ich unter diesem Gesichtspunkt einen Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn stellen?**
>
> Nach der Verwaltungspraxis der GDWS stellt die Möglichkeit von künftigen Preissteigerungen keinen Grund dar, aus dem eine Befreiung vom Verbot des vorzeitigen Vorhabenbeginns erteilt werden kann. Daher wäre Ihr dahingehend gerichteter Antrag abzulehnen. Es ist jedoch anzumerken, dass der Beginn eines Vergabeverfahrens noch keinen Vorhabenbeginn darstellt, so dass Sie bereits jetzt förderunterschädlich etwa eine öffentliche Ausschreibung starten können. Zudem liegt kein Vorhabenbeginn vor, wenn Sie zwar (nach Durchführung eines Vergabeverfahrens) einen Vertrag schließen, dieser jedoch ein Rücktrittsrecht für den Fall der Versagung der Förderung beinhaltet. Gleiches gilt, wenn der Vertrag unter der auflösenden oder aufschiebenden Bedingung der Bewilligung der Zuwendung geschlossen wird.

Als Antragsteller muss ich nach 3.1.2 den Nachweis der Verbesserung erbringen. Ist der hierfür erforderliche Auftrag (Beauftragung eines Gutachters) förderschädlich, da er vor Antragsstellung und damit vor Bewilligung der Zuwendung erfolgt?

Ein solcher Auftrag, der zur Erbringung eines Nachweises erteilt, ist förderunschädlich. Lediglich solche Aufträge, die zur Ausführung des Vorhabens (d.h. das im Antrag benannte Vorhaben umsetzen) erteilt werden, sind förderschädlich.

Fragen zur Vergabe von Aufträgen durch den Zuwendungsempfänger

Was muss ich als Zuwendungsempfänger bei der Beauftragung beachten?

Vor dem Hintergrund des Gebots der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, welches der Bund nach § 7 BHO bei öffentlichen Aufträgen zu beachten hat, sind auch natürliche oder juristische Personen, die per se kein öffentlicher Auftraggeber im Sinne des Vergaberechts sein müssen, zur Einhaltung vergaberechtlicher Regelungen verpflichtet. Im Einzelnen ergeben sich die Verpflichtungen aus den. Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P; https://www.bva.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Aufgaben/ZMV/Zuwendungen_national/nebenbestimmungen_anbest_p_2011.pdf?__blob=publicationFile&v=3 **(Externer Link)**), die Bestandteil des Zuwendungsbescheids werden.

Insbesondere ist hier Nr. 3 ANBest-P zu beachten:

Danach ist, sofern die Gesamtsumme einer durch eine oder mehrere Stellen gewährten Zuwendung mehr als 100.000,- Euro (bei kleinen Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361 der EU-Kommission: mehr als 200.000,- Euro) beträgt, der Zuwendungsempfänger zur Anwendung vergaberechtlicher Vorschriften, insb. der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO)verpflichtet.

Was muss ich beachten, wenn die Zuwendungssumme unterhalb 100.000,- € bzw. bei kleinen Unternehmen unterhalb 200.000,- € liegt?

Bei einer Gesamtsumme der Zuwendung von bis zu 100.000,- Euro (bei kleinen Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361 der EU-Kommission: von bis zu 200.000,- Euro) sind grundsätzlich drei Angebote, die einen Vergleich der Auftragswerte (Brutto / Netto) für das Vorhaben ermöglichen, einzuholen und dem Zuwendungsantrag beizufügen.

Wenn geltend gemacht wird, dass nur ein beschränkter Kreis von Unternehmen zur Durchführung des Vorhabens in der Lage ist, muss der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt als Bewilligungsbehörde eine Markterkundung, insbesondere durch Teilnahmewettbewerb, nachgewiesen werden.

In welcher Form muss ich eine Vergabe durchführen?

Nach § 8 Abs. 1 UVgO stehen drei Verfahrensarten zur Verfügung:

- Öffentliche Ausschreibung

- Beschränkte Ausschreibung mit oder ohne Teilnahmewettbewerb und

- Verhandlungsvergabe mit oder ohne Teilnahmewettbewerb

Vorrang haben die Öffentliche Ausschreibung und die Beschränkte Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb. Diese beiden Verfahrensarten stehen dem Zuwendungsempfänger „nach seiner Wahl“ zur Verfügung (§ 8 Abs. 2 S. 1 UVgO).

Möchte der Zuwendungsempfänger eine andere als die der Öffentlichen Ausschreibung oder der Beschränkten Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb wählen, muss er einen der in den Absätzen 3 bzw. 4 des § 8 UVgO genannten Ausnahmegründe für sich beanspruchen können.

Diese Ausnahmetatbestände sind abschließend sowie eng auszulegen. Die Beweislast für das Vorliegen der jeweiligen Ausnahme trägt der Zuwendungsempfänger.

Was muss ich bei den einzelnen Vergabearten tun bzw. beachten?

Dies ergibt sich im Einzelnen aus § 9 bis § 14 UVgO.

Wie ist die Vergabe zu dokumentieren?

Nach § 6 UVgO ist das Vergabeverfahren von Anbeginn fortlaufend in Textform zu dokumentieren, sodass die einzelnen Stufen des Verfahrens, die einzelnen Maßnahmen sowie die Begründung der einzelnen Entscheidungen festgehalten werden. Damit wird eine nachträgliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Vergabeverfahrens ermöglicht. Diese Dokumentation muss so ausführlich geführt werden, dass ein fachkundiger Dritter das gesamte Verfahren einschließlich aller Entscheidungen und Ergebnisse nachvollziehen kann.

Was passiert bei einem Verstoß gegen die UVgO?

Die Nichtanwendung oder fehlerhafte Anwendung der UVgO stellt einen Verstoß gegen eine Auflage aus dem Zuwendungsbescheid dar. In diesem Fall kann der Zuwendungsbescheid (teilweise) für die Vergangenheit widerrufen werden.

Fragen zur Bewilligung

Wie wird der Förderhöchstbetrag bei Zuwendungen mit einer Gesamtsumme von bis zu 100.000,- Euro (bei kleinen Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361 der EU-Kommission: von bis zu 200.000,- Euro) festgesetzt und kann dieser nachträglich erhöht werden?

Die Bewilligung erfolgt in diesem Fall auf Basis der aktuellen gültigen Angebote, die dem Zuwendungsantrag beizufügen sind. Hierbei wird das wirtschaftlichste, dh. in der Regel günstigste Angebot, Grundlage für die Festsetzung des Förderhöchstbetrags. Ein Anspruch auf Nachbewilligung besteht daher nicht.

Ist die Verlängerung des Bewilligungszeitraums möglich?

Die Verlängerung des Bewilligungszeitraums ist auf Antrag einmalig möglich, wenn die Notwendigkeit hierfür ausreichend dargelegt, die Umstände hierfür nachgewiesen sind und die Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Fragen zum Verfahren nach Erteilung der (vorläufigen) Bewilligung einer Zuwendung

Muss ich die mir mit (vorläufigen) Bewilligungsbescheid festgesetzten Fördermittel auf einmal abrufen?

Nein. Es ist grundsätzlich auch möglich, die Mittel in Teilbeträgen abzurufen.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Zuwendung nur insoweit und nicht eher angefordert werden darf, als sie alsbald (innerhalb von sechs Wochen) nach der Auszahlung für fällige Zahlungen benötigt wird. Die Anforderung jedes Teilbetrages muss die zur Beurteilung des Mittelbedarfs erforderlichen Angaben enthalten (vgl. 1.4 der ANBest-P).

Fragen zur Verwendung der Fördermittel

Wann wird der zu erbringende Eigenanteil für die Durchführung der Maßnahme berücksichtigt?

Der Eigenanteil ist bei der Verwendung ausgezahlter Fördermittel zu berücksichtigen. Wenn die Auszahlung eines Teilbetrags der bewilligten Zuwendungshöchstsumme beantragt wird, ist der Eigenanteil mit einzurechnen.

Beispiel: Sie haben eine erste Rechnung der von Ihnen beauftragten Werft in Höhe von 20.000 € bekommen. Sie werden mit 80 % Förderquote gefördert. Ihre Förderung beläuft sich über eine Förderhöchstsumme von 80.000 €. Sie möchten die Rechnung bezahlen und beantragen hierzu die Auszahlung von Fördermitteln.

In dem Fall sind nur Fördermittel in Höhe von 80 % von 20.000 € für die Begleichung der Rechnung zu verwenden. In Höhe von 4.000 € ist der Eigenanteil einzusetzen. Daher ist nur die Auszahlung von 16.000 € zu beantragen, da nur in der Höhe die Mittel zweckentsprechend verwendet werden können.

Die darüberhinausgehenden Fördermittel, auch wenn Sie zu einem späteren Zeitpunkt zur Begleichung einer weiteren Rechnung verwendet werden, sind entsprechend zu verzinsen.

Es liegt an Ihnen zu überprüfen, dass die Mittel nur in der Höhe der Förderquote jeweils verwendet werden, da auch erst bei einer Auszahlung von mehr als 50 % der Förderhöchstsumme die Vorlage einer Rechnung verlangt wird.

In welcher Höhe werden Eigenleistungen der Zuwendungsempfänger als zuwendungsfähig anerkannt und wie sind diese nachzuweisen?

Die Anerkennung der Zuwendungsfähigkeit von Ausgaben, die in Form von Eigenleistungen im Rahmen der Fördermaßnahmen erbracht werden, ergibt sich der Höhe nach aus den konkret ausgezahlten Löhnen durch den Zuwendungsempfänger an seine am Projekt beteiligten Mitarbeiter. Die erbrachten Stunden sowie die hierfür jeweils angesetzten Stundensätze sind darzulegen und nachzuweisen. Zuwendungsfähig sind auch Zuschläge der Sozialabgaben in Höhe des Arbeitgeberanteils. Zurzeit betragen diese ca. 20 %. Gemeinkostenzuschläge sind bis zur Höhe von 30 % zuwendungsfähig. Personalausgaben für Geschäftsführer sind dem zu erbringenden Eigenanteil der Zuwendungsempfänger zuzurechnen und werden als nicht förderfähig anerkannt.

Ich habe eine Förderung erhalten und möchte nach Erlass des Zuwendungsbescheids das geförderte Binnenschiff veräußern. Ist dies möglich und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

Nr. 8 der Richtlinie regelt die Zweckbindungsfrist von fünf Jahren, innerhalb derer die zweckgebundene gewerbliche Verwendung des geförderten Binnenschiffs für die Binnenschifffahrt nach Aus- bzw. Umrüstung durch den Zuwendungsempfänger sicherzustellen ist. U.a. die vorzeitige Veräußerung kann zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Verpflichtung zur Rückzahlung der Zuwendung führen.

Das hier bestehende Ermessen der Bewilligungsbehörde wird wie folgt ausgeübt:

1. Vor Abschluss der geförderten Maßnahme ist eine Veräußerung grundsätzlich nicht zulässig und führt zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und Rückzahlung der Zuwendung wegen nicht zweckentsprechender Verwendung.

Der Zuwendungsbescheid begründet einen Anspruch auf zweckentsprechende Verwendung durch den Zuwendungsempfänger. Eine „Umschreibung" der Förderung auf den neuen Eigner ist grundsätzlich nicht möglich, da hiermit besondere Verfahrensvorschriften (Antrag nur innerhalb Förderaufrufs, Priorisierung und Bewilligung nach Antragseingang außerhalb der Förderaufrufe) umgangen werden würden. Nur in den (wenigen) Fällen, in denen diese nicht gelten bzw. trotzdem berücksichtigt werden können, kann eine „Umschreibung" erfolgen. Dies sind Maßnahmen nach Nr. 3.1 der Richtlinie und Maßnahmen nach Nr. 3.2.4 im Fall der Nr. 6.5 der Richtlinie.

Eine Veräußerung ist unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

a. Die Absicht zur Veräußerung wird unverzüglich der Bewilligungsbehörde durch den Zuwendungsempfänger angezeigt

b. der Dritte, an den der Zuwendungsempfänger das geförderte Binnenschiff veräußern möchte, stellt einen Antrag, dass er die Maßnahme wie gefördert fortführen möchte, und bestätigt zugleich, dass er die zur Fortführung notwendigen Unterlagen erhalten hat,

Dann erfolgt der Widerruf des ursprünglichen Zuwendungsbescheids mit der Wirkung für die Zukunft mit der Maßgabe, dass die Maßnahme bis zum erreichten Sachstand ordnungsgemäß abzuschließen ist. Zugleich wird ein neuer Bescheid auf den neuen Eigner erlassen.

2. Innerhalb der Zweckbindungsfrist ist eine Veräußerung grundsätzlich zulässig, wenn die Absicht zur Veräußerung unverzüglich bei der Bewilligungsbehörde vor Abschluss des Kaufvertrags angezeigt wird und die Zustimmung hierzu erteilt wird.

Die Zustimmung zur Veräußerung erfolgt, wenn der Dritte, an den veräußert werden soll, antragsberechtigt im Sinne von Nr. 4 der Richtlinie wäre. Die Zustimmung erfolgt unter den Auflagen, dass die zweckgebundene gewerbliche Verwendung des geförderten Binnenschiffs über eine Vertragsklausel in dem abzuschließenden Kaufvertrag abgesichert ist und der Verkaufserlös dem Wert des Binnenschiffs abzüglich der Zuwendung entspricht. Im besten Fall ist der Entwurf des Kaufvertrags vor Unterzeichnung sowie ein Gutachten über den aktuellen Wert des Binnenschiffs der Bewilligungsbehörde vorzulegen.

Zuwendungsempfänger bleibt trotz Veräußerung des geförderten Binnenschiffs der Verkäufer, der die im Zuwendungsbescheid geregelten Verpflichtungen, wie die der Einhaltung der Zweckbindungsfrist, gegenüber der Bewilligungsbehörde zu erfüllen hat. Insbesondere hat er den Nachweis, dass der Dritte die Zweckbindung erfüllt, zu erbringen. Bei einem etwaigen Weiterverkauf oder auch einer Verschrottung durch den Dritten ist der Zuwendungsbescheid zu widerrufen und die Fördermittel zurückzuzahlen.

Welche Folge hat es, wenn ich die Veräußerung des geförderten Binnenschiffs nicht rechtzeitig anzeige?

In den Fällen, in denen die Veräußerung nicht zu einem Widerruf des Zuwendungsbescheids und Rückzahlung der Fördermittel führt, weil die Veräußerung in Ausnahmefällen nachträglich genehmigt wird (z.B. Fälle, in denen die Zweckbindung im Ergebnis sichergestellt ist und kein

Gewinn erzielt wurde) und nur noch der Verstoß gegen die Mitteilungspflicht bleibt, erfolgt eine Sanktionierung in Höhe von 10 % des Zuwendungsbetrags.

In besonders gelagerten Fällen, insbesondere bei früher geltenden höheren Förderquoten, kann auch eine Sanktionierung von bis zu 20 % der Zuwendungssumme erfolgen.