

Aufruf zur Einreichung von Konzepten für die Umsetzung eines Modellprojektes zum Bau und zur Inbetriebnahme einer Fähre mit einem Antrieb auf Basis einer Methanol-Brennstoffzelle auf der Weser

1. Förderziel und Zuwendungszweck

Die Bundesregierung verfolgt im Rahmen ihrer nationalen und internationalen Verpflichtungen das Ziel, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor nachhaltig und signifikant zu senken. Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie ist die Dekarbonisierung der Binnen- und Seeschifffahrt.

Die maritime Energiewende steht jedoch vor der Herausforderung innovative klimafreundliche Technologien in den realen, wirtschaftlichen Dauerbetrieb zu überführen. Es existieren spezifische Hürden, die eine reine Marktlösung derzeit verhindern. Dazu zählen insbesondere hohe Investitionskosten für neue Antriebstechnologien und schwer kalkulierbare Betriebskosten durch die Preisvolatilität alternativer Kraftstoffe.

Deshalb verfolgt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) die Realisierung eines Modellprojekts, das die technische und betriebliche Machbarkeit von Methanol-Brennstoffzellensystemen im Fährverkehr demonstriert. Zusätzlich soll die deutsche und europäische Technologieführerschaft im Bereich der innovativen Antriebssysteme gesichert und ausgebaut werden.

Das Modellprojekt soll als ein Referenzvorhaben für die zukünftige Modernisierung der deutschen Fährflotte dienen und die technologische Diversifizierung der Energieträger in der maritimen Wirtschaft demonstrieren.

Mit diesem Aufruf fordert das BMV zur Einreichung von Konzepten sowie deren Umsetzung auf, die die Planung, Konstruktion und Inbetriebnahme einer Fähre mit einem emissionsarmen Antrieb auf Basis einer Methanol-Brennstoffzelle thematisieren und detailliert beschreiben. Diese Fähre soll auf der Bundeswasserstraße Weser eingesetzt werden.

2. Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV¹: Bezüglich der untenstehenden

¹ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 1

Fördergegenstände in den Modulen A, B 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 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)² sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III, hier Artikel 36b, Artikel 56b oder Artikel 56c AGVO, erfüllt.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung als auch eine gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in diesem Förderaufruf Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

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

3. Förderzweck und Fördergegenstand

Gegenstand der Förderung ist ein Verbund- oder Einzelvorhaben, das den Zyklus von der Planung bis zur Inbetriebnahme des Fährschiffes abdeckt.

Die Kombination der untenstehenden förderfähigen Module kann bedarfsabhängig erfolgen. Eine Integration des Moduls B ist nicht verpflichtend, sofern durch das eingereichte Umsetzungskonzept die vollständige Inbetriebnahme und der dauerhafte Betrieb der Fähre schlüssig nachgewiesen werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn notwendige Rahmenbedingungen (z. B. bestehende Betankungsinfrastruktur) bereits vorliegen.

Modul A: Erwerb des Fährschiffes

Gefördert wird der Erwerb der Fähre mit einem Antrieb auf Basis einer Methanol-Brennstoffzelle.

Das geplante Fährschiff ist förderfähig, wenn es gemäß den Definitionen der AGVO (Artikel 2 Ziff. 102f und 102g) als sauberes oder emissionsfreies Binnenschiff oder Seeschiff eingestuft werden kann.

Ein emissionsfreies Schiff stößt keine direkten CO₂-Auspuff-/Abgasemissionen aus.

² 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).

Für die Einstufung als sauberes Schiff müssen die nachfolgenden, je nach Einsatzgebiet und Einsatzzweck der Fähre, spezifischen Anforderungen erfüllt sein.

- Bei Einstufung der Fähre als Binnenschiff für den Personenverkehr muss das hybride Antriebssystem im Normalbetrieb mindestens 50 % seiner Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen oder aus Batteriestrom (aus Ladestrom an Land gewonnen) beziehen.
- Bei Einstufung der Fähre als Binnenschiff für den Güterverkehr
 - müssen die direkten CO₂-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm) nach der Berechnung (bzw. bei neuen Schiffen der Schätzung) anhand des Energieeffizienz-Betriebsindikators (EEOI) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Fahrzeuguntergruppe 5-LH) nach Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen).
 - Die Berechnung der direkten CO₂-Auspuffemissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm) anhand des EEOI ergibt sich nach der folgenden Formel:
 - $EEOI = (FC * CF) / (m * D)$.

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

Der CF-Wert für Methanol ist 1.375 (gCO₂/g Methanol).³

Die Ermittlung des zu erwartenden EEOI erfolgt rechnerisch über das repräsentative Fahrprofil des Schiffes innerhalb eines Jahres.

Der Bezugswert der Referenz-CO₂-Emissionen (rCO₂sg) für schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe 5-LH gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 beträgt 56,60 g/tkm.

- Bei Einstufung der Fähre als Seeschiff
 - muss das hybride Antriebssystem im Normalbetrieb mindestens 25 % seiner Energie aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen verursachen oder aus Batteriestrom (aus Ladestrom an Land gewonnen) beziehen.
 - oder
 - muss der EEDI (Energy Efficiency Design Index) 10 Prozent unter den am 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen liegen und das Schiff muss

³ IMO Resolution MEPC.364(79), „2022 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships“, angenommen am 16. Dezember 2022

mit Kraftstoffen betrieben werden können, die keine direkten CO₂-Auspuffemissionen bewirken oder aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt werden.

Modul B: Tank- und Ladeinfrastruktur

Gefördert wird der Aufbau von Lade- und Tankinfrastruktur für Strom und Methanol an den landseitigen Anlegestellen der Fähre auf der Weser, soweit diese für den Betrieb der Methanol-Brennstoffzelle notwendig sind. Dazu zählt:

- Installation, Modernisierung oder Erweiterung von technischen Anlagen in Form von Lade- und Tankinfrastrukturen, beispielsweise:
 - feste oder mobile Infrastrukturen, die die Fähre mit Strom (z.B. Lade- und Landstromsysteme) oder Methanol versorgen
 - zugehörige technische Ausrüstung
 - Komponenten zum Anschluss ans Netz oder an eine lokale Produktionsanlage für erneuerbaren Strom
 - Einholung der erforderlichen Genehmigungen
- Installation von technischen Anlagen zur Erzeugung und Speicherung von erneuerbarem Strom und erneuerbarem Wasserstoff.
 - Hierzu zählt der Auf- und Ausbau von erneuerbaren Energiequellen wie beispielsweise Solar-, Wind- und Wasserkraft.
 - Zu den Speichersystemen zählen beispielsweise Batteriespeicher für erneuerbaren Strom.
 - Die Produktionskapazitäten für erneuerbaren Strom dürfen die maximale Ladekapazität der angeschlossenen Infrastruktur nicht überschreiten.
 - Die Produktionsanlagen müssen am Standort der dazugehörigen Ladeinfrastruktur installiert werden.

Für die vorstehenden Maßnahmen gelten zusätzlich folgende Anforderungen:

- Für Methanol-Infrastruktur muss sichergestellt sein, dass die geförderte Infrastruktur spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich Methanol bereitstellen wird, 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 und den zugehörigen Durchführungsrechtsakten bzw. delegierten Rechtsakten für flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs festgelegt sind.

4. Antragsberechtigung

Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft⁴, Anstalten öffentlichen Rechts (Gebietskörperschaften, kommunale Unternehmen, Zweckverbände, sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in Trägerschaft einer Stadt, einer Gemeinde oder eines Landkreises stehen), Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Einrichtungen sowie Ingenieurbüros, die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Fördermittel mindestens eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Deutschland haben, dürfen in der ersten Stufe des Verfahrens (siehe Ziffer 7) als Konzeptreife und in der zweiten Verfahrensstufe, nach entsprechender Aufforderung durch das BMV, als Antragsteller auftreten.

Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt, arbeitsteilig und interdisziplinär an der Realisierung des Modellprojekts arbeiten wollen mit dem Ziel, Kapazitäten effizienter zu nutzen, Synergieeffekte zu erzielen und den Wissenstransfer zu beschleunigen.

Vorrangig sind Unternehmen des Fährbetriebs in Verbindung mit industriellen Entwicklungspartnern und Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung angesprochen.

Von der Antragstellung ausgeschlossen sind:

- gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht Folge geleistet haben;
- Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 Buchstabe a bis Buchstabe e AGVO, einschließlich der Verweise auf die benannten Anhänge der Richtlinie 2013/34/EU;
- Antragstellerinnen und Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist;
- Antragstellerinnen und Antragsteller, die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde; ist die Antragstellerin bzw. 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 § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung betreffen.

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

⁴ Als „Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft“ gelten übliche nationale Unternehmensformen, die als zentrales Merkmal eine Gewinnerzielung verfolgen.

5. Voraussetzungen der Förderung

Das Vorhaben muss auf der Bundeswasserstraße Weser durchgeführt werden.

Das jeweilige Vorhaben darf noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu rechnen.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Projekts verfügen. Die Beauftragung externer Dritter zur Umsetzung des Vorhabens ist möglich.

Überdies ist durch den Konzepteinreicher zu erklären, ob und inwieweit für das Projekt anderweitig Fördermittel beantragt, worden sind.

Des Weiteren muss die unter Modul B geförderte Infrastruktur interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

6. Art, Höhe und Umfang der Förderung

6.1 Allgemeines

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung in der Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses (Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a AGVO) als Anteilsfinanzierung gewährt und wird bei der Bewilligung, entsprechend den zuwendungsfähigen Ausgaben, auf einen Höchstbetrag begrenzt; in Fällen des § 44 Absatz 2 Satz 1 BHO soll die Gewährung grundsätzlich als Festbetragsfinanzierung erfolgen.

Für die Realisierung des Modellprojekts stehen insgesamt **bis zu 35 Mio. Euro** verteilt auf die Jahre 2026 bis 2030 zur Verfügung.

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) oder die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) werden der Bewilligung in ihrer zu diesem Zeitpunkt jeweils gültigen Fassung zugrunde gelegt. Bei Zuwendungsbaumaßnahmen sind darüber hinaus insbesondere die Baufachlichen Ergänzungsbestimmungen (ZBau) als Verwaltungsanweisung und die Baufachlichen Nebenbestimmungen (NBest-Bau) als Auflagen für den Zuwendungsempfänger zum Gegenstand des Zuwendungsbescheides zu machen.

Die Gesamtfinanzierung des Gesamtkonzeptes bzw. Vorhabens muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben 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 oder Ausgaben nicht berücksichtigt. Die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

6.2 Zweckbindung der geförderten Gegenstände und Infrastrukturen

Die aus der Förderung beschafften Gegenstände und Infrastrukturen sind ausschließlich für den im Zuwendungsbescheid festgelegten Zweck zu verwenden. Eine anderweitige Nutzung oder Veräußerung ist während der Zweckbindungsfrist nur mit vorheriger schriftlicher Einwilligung des Zuwendungsgebers zulässig.

6.2.1 Dauer der Zweckbindung

Die Zweckbindungsfrist für die aus der Förderung beschafften Gegenstände und Infrastrukturen, beträgt grundsätzlich für die Fähre und für Tank- und Ladeinfrastruktur fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme bzw. ab dem Zeitpunkt der Abnahme.

6.2.2 Pflichten des Zuwendungsempfängers

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.

- Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die Fähre mit der finanziell geförderten Ausrüstung für die Dauer der Zweckbindungsfrist gewerblich für die Schifffahrt zu nutzen. Gewerbliche Nutzung im Sinne dieses Förderaufrufs ist der Einsatz der Fähre zur Beförderung von Personen oder Gütern gegen Entgelt auf der im geförderten Vorhaben vorgesehenen Verbindung auf der Weser.

Der Zuwendungsempfänger hat die Fähre während der Zweckbindungsfrist mindestens in dem Umfang einzusetzen, der dem der Bewilligung zugrunde liegenden Betriebskonzept entspricht.

Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder der Fähre, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung der Fähre, 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.

- Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die Tank- und Ladeinfrastruktur für die Dauer der Zweckbindungsfrist gewerblich für die Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen zu nutzen und interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung zu stellen.

6.2.3 Nachweisführung

Der Zuwendungsempfänger hat die ordnungsgemäße Verwendung der geförderten Gegenstände und Infrastrukturen während der Zweckbindungsfrist durch geeignete Nachweise zu dokumentieren. Auf Verlangen des Zuwendungsgebers sind diese Nachweise vorzulegen.

6.2.4 Mitwirkung an Erfolgskontrolle

Das Vorhaben kann für die Dauer der Zweckbindungsfrist durch das BMV oder von ihm beauftragte Dritte im Rahmen einer Erfolgskontrolle begleitet werden. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unter Wahrung seiner Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, hieran mitzuwirken. Die Mitwirkung umfasst beispielsweise die Bereitstellung der beim Zuwendungsempfänger vorliegenden Daten, die Unterstützung von Datenerhebungen und Messungen im Rahmen der Erfolgskontrolle sowie die Ermöglichung von Vor-Ort-Terminen an Bord und an der landseitigen Infrastruktur, einschließlich der Teilnahme an Fachgesprächen. Gegenstand der Erfolgskontrolle sind beispielsweise die erzielte Treibhausgasminderung, der Energieverbrauch und das Fahrprofil, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Instandhaltung des Antriebssystems und der Infrastruktur sowie Erkenntnisse hinsichtlich Skalierbarkeit und Übertragbarkeit der Technologie.

6.3 Anmeldeschwellen nach AGVO

Für die in diesem Förderaufruf relevanten Module gelten gemäß Artikel 4 Abs. 1 AGVO spezifische Schwellenwerte. Die gewährten Beihilfen dürfen diese Beträge pro Unternehmen und Vorhaben nicht überschreiten.

Es gelten folgende Obergrenzen:

- **Umweltschutz & Fahrzeuge:**
 - 30 Mio. EUR Zuwendung für Investitionsbeihilfen für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge (Artikel 36b AGVO)
- **Hafeninfrastrukturen**
 - 143 Mio. EUR beihilfefähige Kosten für Seehäfen (Artikel 56b AGVO).
 - 44 Mio. EUR beihilfefähige Kosten für Binnenhäfen (Artikel 56c AGVO).
 - Befindet sich der Hafen in einem Kernnetzkorridor des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), erhöhen sich diese Schwellen auf 165 Mio. EUR bzw. 55 Mio. EUR.)

6.4 Bemessungsgrundlage und Förderquoten im Modul A

Die Förderung im Modul A erfolgt auf Grundlage des Artikels 36b AGVO (Investitionsbeihilfen für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge).

Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind ausschließlich die Investitionsmehrkosten, die für den Erwerb des emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugs im Vergleich zu einem konventionellen Fahrzeug anfallen.

Die Ermittlung der Investitionsmehrkosten erfolgt durch den Vergleich der Investitionskosten zweier Szenarien:

1. Investitionskosten des geplanten Vorhabens: Die Kosten für den Erwerb der Fähre mit Methanol-Brennstoffzellenantrieb.
2. Investitionskosten des Referenzszenarios: Die Kosten für den Erwerb eines Fährschiffes derselben Fahrzeugklasse, das den geltenden einschlägigen Unionsnormen entspricht und ohne die Beihilfe erworben worden wäre.

Die Differenz zwischen den Investitionskosten des geplanten Methanol-Schiffs und den Investitionskosten des Referenzszenarios stellt die beihilfefähigen Investitionsmehrkosten dar.

Die maximalen Beihilfeintensitäten, richten sich nach der Umweltfreundlichkeit des Schiffes:

- Für emissionsfreie Schiffe kann die Zuwendung bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten betragen.
- Für saubere Schiffe kann die Zuwendung bis zu 80 % der beihilfefähigen Kosten betragen.

6.5 Bemessungsgrundlage und Förderquoten im Modul B

Für die, zum Betrieb der Fähre notwendige, Lade- und Tankinfrastrukturen für Strom und Methanol gelten die Bestimmungen aus Artikel 56b AGVO bzw. Artikel 56c AGVO. Im Besonderen wird verwiesen auf:

- Beihilfen werden nach Artikel 56b Absatz 1a AGVO bzw. 56c Absatz 1a AGVO nicht für den Bau, die Installation oder die Modernisierung von Tankinfrastruktur gewährt, die Schiffe mit fossilen Brennstoffen wie Diesel, gasförmigem Erdgas (komprimiertem Erdgas (CNG)) oder flüssigem Erdgas (Flüssigerdgas (LNG)) bzw. Flüssiggas (LPG) versorgt.
- Beihilfefähig sind dabei nur die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Installation, Ersatz oder Modernisierung von Lade- und Tankinfrastrukturen, die Strom oder Methanol bereitstellen.
- Beihilfefähig sind die Kosten für die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung der Lade- oder Tankinfrastruktur. Dazu können folgende Kosten gehören: die Kosten für die Lade- oder Tankinfrastruktur selbst und dazugehörige technische Ausrüstung einschließlich fester, mobiler oder schwimmender Einrichtungen, die Kosten für die Installation oder Modernisierung elektrischer oder anderer Komponenten wie Stromkabel und Transformatoren, die erforderlich sind, um die Lade- oder Tankinfrastruktur ans Netz oder an eine lokale Anlage zur Erzeugung oder Speicherung von erneuerbarem Strom anzuschließen sowie die einschlägigen Installationskosten und die Kosten für die Einholung einschlägiger Genehmigungen (vgl. Artikel 56b Absatz 2a AGVO bzw. Artikel 56c Absatz 2a AGVO).

- Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten sowie für Hafensuprastrukturen sind nach Artikel 56b Absatz 3 AGVO bzw. Artikel 56c Absatz 3 AGVO nicht beihilfefähig.

Der Beihilfebetrug darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen.

Bei Seehäfen gelten, unbeschadet der Ermittlung der Finanzierungslücke, folgende maximale Beihilfeintensitäten:

- Für Investitionen in Hafeninfrastrukturen ist die Beihilfeintensität abhängig von der Höhe der beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens gestaffelt:
 - 100 % der beihilfefähigen Kosten bei Vorhaben mit beihilfefähigen Gesamtkosten bis zu 22 Mio. EUR.
 - 80 % der beihilfefähigen Kosten bei Vorhaben mit beihilfefähigen Gesamtkosten über 22 Mio. EUR bis zu 55 Mio. EUR.
 - 60 % der beihilfefähigen Kosten bei Vorhaben mit beihilfefähigen Gesamtkosten über 55 Mio. EUR.
- Liegt der Hafen in einem ausgewiesenen C-Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe AEUV, können die oben genannten Fördersätze von max. 60 % bzw. max. 80 % für Hafeninfrastruktur um 5 Prozentpunkte erhöht werden:

Bei Binnenhäfen beträgt die maximal zulässige Beihilfenintensität, unbeschadet der Ermittlung der Finanzierungslücke, 100 % der beihilfefähigen Kosten.

Abweichend kann der Beihilfehöchstbetrag für Vorhaben, deren Beihilfebetrug 5,5 Mio. EUR bei Seehäfen bzw. 2,2 Mio. EUR bei Binnenhäfen nicht übersteigt, auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden. In diesem Fall ist die Ermittlung der Finanzierungslücke (Abzug des Betriebsgewinns) nicht erforderlich.

Der Zuschussbetrag für Baumaßnahmen wird der Höhe nach begrenzt und beträgt im Rahmen dieses Förderaufrufs maximal 6.000.000 EUR.

6.6 subventionserhebliche Tatsachen

Bei der im Rahmen dieses Förderaufrufs 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.

7. Verfahren

7.1 Allgemeines

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Es kommt ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung. Dem formalen Förderantrag geht dabei die Einreichung eines Umsetzungskonzeptes voraus. Umsetzungskonzepte sowie spätere Anträge auf Gewährung von Fördermitteln sind über das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes (easy-Online, unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline>) einzureichen.

In der ersten Verfahrensstufe werden die Umsetzungskonzepte hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit und Plausibilität der Ausgabenkalkulation geprüft. In der zweiten Verfahrensstufe werden die Einreicher der positiv bewerteten Umsetzungskonzepte aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen. Dieser wird einer fachlichen sowie einer formalen Prüfung unterzogen und rechtsmittelfähig beschieden. Die rechtsverbindliche Entscheidung über den Antrag und die Zuwendungshöhe erfolgt erst schriftlichen Zuwendungsbescheid.

7.2 Verfahrensstufe 1: Erste inhaltliche Prüfung

In einem ersten Verfahrensschritt ist ein Gesamtkonzept für das Projekt einzureichen. Aus der Vorlage eines Projektkonzepts und der Mitteilung des Prüfergebnisses kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

Das Projektkonzept ist so zu gestalten, dass es selbsterklärend ist und eine Beurteilung ohne weitere Recherchen zulässt. Das Projektkonzept ist in deutscher Sprache zu verfassen.

Gliederung des Gesamtkonzept

Für das Projektkonzept ist die folgende Gliederung zu verwenden – es steht den Konzepteinreichern frei, weitere Punkte anzufügen, die ihrer Auffassung nach für eine Beurteilung von Bedeutung sind:

1. Zusammenfassung des Projektvorschlags (Management Summary)

- Kurze Darstellung des Gesamtvorhabens inkl. der adressierten Module (A, B). Zusammenfassende Beschreibung des geplanten Fährschiffes sowie der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Angabe der Gesamtfördersumme. (max. 1 Seite)

2. Ausgangslage und Beitrag zu den politischen Zielen

- Beschreibung der spezifischen Anforderungen der Fährverbindung (z.B. Fahrtstrecke, Taktung, Verkehrsaufkommen, Strömungsgeschwindigkeiten, Tiefgang) sowie die Ausgangslage bei der Lade- und Tankinfrastruktur für Methanol bzw. Strom vor Ort.
- Darlegung, wie das Vorhaben die folgenden Förderziele adressiert:

- Reduktion von Treibhausgasen im Verkehrssektor.
- Sicherung der Technologieführerschaft bei innovativen Antrieben.
- Demonstration der technischen Machbarkeit (Schiff) und der Versorgungssicherheit von Methanol und Strom als alternative Kraftstoffe (Infrastruktur).

3. Technisches Konzept und Innovationsgrad

Hier erfolgt die detaillierte technische Beschreibung unterteilt nach den beantragten Modulen.

- **Modul A: Fährschiff**
 - Schiffsdesign: Darstellung der Schiffsparameter in Bezug zu den Anforderungen der Fährverbindung
 - Antriebsstrang: Spezifikation des Methanol-Brennstoffzellensystems, der Batterie-Integration, des Energiemanagements sowie des Redundanz- und Ausfallkonzepts
 - Technologischer Reifegrad (TRL): Nachweis der technischen Reife der Komponenten und des Gesamtsystems
 - Förderfähigkeit: Nachweis der Erfüllung der individuellen Anforderungen gem. Ziffer 3 Modul A dieses Aufrufs
- **Modul B: Tank- und Ladeinfrastruktur (falls beantragt)**
 - Begründung der Notwendigkeit der beantragten Komponenten für den Betrieb der Fähre
 - Technische Spezifikation der
 - Methanol-Bunkerstation
 - Lade- und Landstromsysteme
 - Produktions- und Speicherkapazitäten
- **Sicherheitskonzept (Übergreifend)**
 - Umgang mit Methanol sowie der elektrischen Anlagen sowohl an Bord als auch an der Lade- und Tankinfrastruktur

4. Klimaschutzwirkung

- Berechnung der Treibhausgaseinsparung ($\text{CO}_{2\text{eq}}$)
 - Definition des Referenzszenarios (Erwerb eines den bereits geltenden einschlägigen Unionsnormen entsprechenden Fahrzeugs derselben Klasse, das ohne die Beihilfe erworben worden wäre)
 - Berechnung der Treibhausgasintensität des verwendeten Energieträgers in einer Lebenszyklusanalyse (Well-to-Wake)
 - des geplanten Methanol-Schiffs
 - des Referenzszenarios.

5. Projektplan, Realisierungsreife und Betriebskonzept

- Detaillierter Projektplan mit Meilensteinen (Planung, Ausschreibung, Bau, Qualitätssicherung, Zulassung, Inbetriebnahme)
- Risikomanagement: Auflistung der wahrscheinlichsten Projektrisiken (technisch, rechtlich, finanziell) und geplanter Gegenmaßnahmen
- Darstellung des geplanten Ausschreibungsverfahrens (unter Beachtung vergaberechtlicher Vorgaben) sowie Zeitplan bis zur Vertragsunterzeichnung.
- Finanzierungsplanung (aufgeschlüsselt nach Verbundpartnern) inkl. Aufteilung nach Ausgabenarten (Personalausgaben, Sachausgaben, Reiseausgaben) sowie Darstellung von Eigen- und Fremdfinanzierung
 - Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben gem. Ziffer 6 dieses Aufrufs
 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Methanol-Schiffes gegenüber dem Referenzszenario über die Zweckbindungsfrist (5 Jahre). Darstellung der zu erwartenden Betriebskostenmehrbelastung (insb. durch Methanol) und Nachweis, wie die Deckung dieser Mehrkosten langfristig finanziell gesichert wird (z.B. durch kommunale Fehlbedarfsabdeckungen oder Tarifanpassungen)
- Vorstellung der Projektpartner, die Rollenverteilung und deren Kompetenzen.
- Beschreibung der Genehmigungsfähigkeit des Fährschiffes (Klassifikation und Zulassung) sowie der Infrastruktur (Stand der Planung für landseitige Genehmigungen)
- Beschreibung des Versorgungskonzept mit Methanol und Strom:
 - Konzept zur Versorgung mit Methanol und Strom
 - Vorlage von Absichtserklärungen (LoI) potenzieller Lieferanten

6. Verwertungsplanung und Zweckbindungsfrist

- Fährschiff (Modul A): Verpflichtung zum Betrieb auf der Weser für mind. 5 Jahre.
- Infrastruktur (Modul B): Sicherstellung des dauerhaften Betriebs und Wartung der Infrastruktur für mind. 5 Jahre; Diskriminierungsfreier Zugang für Dritte entsprechend der Marktbedingungen; Bereitstellung von ausschließlich erneuerbarem Methanol ab 31.12.2035.

7.3 Bewertungskriterien und Gewichtung

Die Auswahl des Förderprojektes erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Die Bewertung der eingereichten Konzepte erfolgt anhand von drei Themenblöcken. Um die Kosteneffizienz der Maßnahme sicherzustellen, entfallen gemäß den beihilferechtlichen Vorgaben 70 % der Gewichtung auf das Verhältnis der beantragten Beihilfe zum Klimaschutz.

Themenblock 1: Fördermitteleffizienz und Umweltwirkung (Gewichtung: 70 %)

- Verhältnis der beantragten Gesamtfördersumme zur prognostizierten Einsparung an Treibhausgasen (CO₂-Äquivalente, Well-to-Wake) über die fünfjährige Zweckbindungsfrist.
 - Basis ist die im Abschnitt "Klimaschutzwirkung" berechnete Einsparung gegenüber dem Referenzszenario im Verhältnis zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.
 - Je geringer der Fördermittelbedarf pro vermiedener Tonne CO_{2eq}, desto höher ist die Fördermitteleffizienz und damit die Punktzahl.
- Plausibilität und methodische Korrektheit der Well-to-Wake-Betrachtung (Lebenszyklusanalyse unter Berücksichtigung der Vorkettenemissionen von Methanol und Strom) sowie der gewählten Referenzwerte.

Themenblock 2: Technisches Konzept und Innovation (Gewichtung: 10 %)

- Fährschiff (Modul A)
 - Eignung des Schiffsdesigns für die nautischen und betrieblichen Anforderungen, Innovationsgrad des Methanol-Brennstoffzellensystems, Qualität der Batterie-Integration sowie technologischer Reifegrad (TRL)
- Lade- und Tankinfrastruktur (Modul B - falls beantragt):
 - Plausibilität des Bedarfsnachweises für die Dimensionierung der Lade- und Tankinfrastruktur bzw. der Produktions- und Speicherkapazitäten, Technische Reife und Sicherheit der Methanol-Bunkerstation sowie der Ladeinfrastruktur.

Themenblock 3: Realisierungsreife, Wirtschaftlichkeit und Verwertung (Gewichtung: 20 %)

- Qualität des Zeit- und Meilensteinplans (Synchronisierung Schiff/Infrastruktur), Vollständigkeit des Risikomanagements sowie Stand der Genehmigungsverfahren.
- Plausibilität der Gesamtfinanzierung und Ausgabenkalkulation, insbesondere Belastbarkeit des Nachweises, dass die Betriebskostenmehrbelastung über die fünfjährige Zweckbindungsfrist gesichert ist.
- Fachliche Eignung des Konsortiums, Glaubwürdigkeit des Versorgungskonzepts (Lols für Methanol/Strom) sowie Sicherstellung des dauerhaften Betriebs, des Marktzugangs Dritter und der Übertragbarkeit der Ergebnisse.

Die Bewilligungsbehörde behält sich vor, im Rahmen der Prüfung und Bewertung Rückfragen an die Einreichenden zu stellen. Diese Rückfragen dienen ausschließlich der Aufklärung von Unklarheiten im Sachverhalt oder der Plausibilisierung der dargestellten Angaben. Eine inhaltliche Nachbesserung, Ergänzung oder Veränderung des Projektkonzepts, die eine Verbesserung der Bewertungsposition im Wettbewerb zur Folge hätte, ist im Rahmen der Beantwortung der Rückfragen unzulässig.

Die Bewilligungsbehörde kann sich bei Bedarf zur fachlichen Einschätzung eines Vorhabens Dritter bedienen.

Das Ergebnis der ersten inhaltlichen Prüfung der Projektkonzepte wird den Einreichenden schriftlich mitgeteilt.

7.4 Verfahrensstufe 2: Formale Prüfung

In einem zweiten, zeitlich nachgelagerten Verfahrensschritt ist von den Antragsstellern des positiv bewerteten Projektkonzepts ein förmlicher Förderantrag vorzulegen. Die Bewilligungsbehörde wird den Antragstellern mit Eintritt in Verfahrensstufe 2 weitere Informationen über die einzureichenden Unterlagen zur Verfügung stellen.

Der formale Förderantrag auf Gewährung von Fördermitteln ist nebst den dazugehörigen Unterlagen und Dokumenten über das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes (easy-online; unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline>) einzureichen.

Jeder Projektpartner stellt dabei einen individuellen Förderantrag

Die Prüfung umfasst eine Plausibilitätsprüfung des detaillierten Finanzierungsplans, eine Bonitätsprüfung des Antragsstellers und eine Prüfung auf zuwendungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens. Im Hinblick auf einen sparsamen Einsatz von Bundesmitteln wird die Notwendigkeit und Angemessenheit der Ansätze geprüft.

Im weiteren Verfahren ist das Nachfordern ergänzender bzw. klarstellender Antragsunterlagen bzw. das Aufklären des Sachverhalts durch die Bewilligungsbehörde möglich.

Für beide Verfahrensstufen gilt, dass Ausgaben, die durch die Antragstellung entstehen, nicht gefördert werden können. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Rückgabe eines eingereichten Projektkonzepts bzw. eines Projektantrages und evtl. weiterer vorgelegter Unterlagen, die im Rahmen des Antragsverfahrens eingereicht wurden.

8. Fristen

Für das Auswahlverfahren werden in der ersten Verfahrensstufe Projektkonzepte berücksichtigt, die bis zum **30.10.2026** eingegangen sind.

Maßgeblich ist dabei das Datum der finalen Einreichung über easy-Online.

Projektkonzepte, die nach dem 30.10.2026 eingehen, können nicht im Rahmen des vorliegenden Förderaufrufs berücksichtigt werden. Alle fristgemäß eingegangenen Projektkonzepte stehen im Wettbewerb zueinander.

9. Beratung und technische Unterstützung

Weiterführende Beratung zum Prozess sowie zur Erstellung und Einreichung der Gesamtkonzepte wird durch die TÜV Rheinland Forschungs- und Innovationsmanagement GmbH erbracht.

Interessenten wird empfohlen, vor der Konzepteinreichung mit dem zuständigen Projektträger Kontakt aufzunehmen.

Kontaktdaten

TÜV Rheinland Forschungs- und Innovationsmanagement GmbH
Am Grauen Stein
51105 Köln

Ansprechpartner für Fragen

Pitt Schumann, Tel.: 030 / 756874 246

Katharina Thomas, Tel.: 0201 / 63496 167

Kontakt E-Mail: namkue@de.tuv.com

Berlin, den 17.09.2026

Bundesministerium

für Verkehr

Im Auftrag

Renate Bartelt-Lehrfeld

