



## Dritter Aufruf zur Antragseinreichung

vom 09.04.2021

gemäß Nr.8 der **Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff** (LNGSeeschiffRL) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 02. Dezember 2020.

### 1. Allgemeine Hinweise und Fördergegenstand

Dieser Aufruf ergänzt die Regelungen der LNGSeeschiffRL vom 02. Dezember 2020. Er gilt für Förderanträge für Projekte, die nachweislich dem Zweck einer Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs von Seeschiffen, gemäß Nr. 2.1 oder 2.2 LNGSeeschiffRL dienen. Zur Antragstellung aufgerufen werden Vorhabenträger, die eine Aus- bzw. Umrüstung für einen reinen LNG-Betrieb oder für einen sog. Dual-Fuel Betrieb beabsichtigen. Sofern die Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs eines Seeschiffs nach Nr. 2.1 oder 2.2 der LNGSeeschiffRL gefördert wird, sind auch Hilfsmaschinen und für einen LNG-Betrieb notwendige Hilfssysteme wie z.B. Tank/Tankerperipherie, kryogene und membranbasierte Systeme, Bunkersystem, Wasser-Glykol-System, Gasleitungs- und Gasregelungssystem, LNG-bedingte Stahl-, Rohrleitungs- und Einbauten, Elektronik, Steuerungs- und Regelungstechnik, Sicherheitssysteme, LNG-bezogene Hilfssysteme zur Energieversorgung an Bord zuwendungsfähig. Ergänzende Systeme zur weitergehenden Reduktion von Treibhausgas (THG)- und Luftschadstoffemissionen können gefördert werden, wenn sie in unmittelbarer Verbindung zum LNG-Betrieb oder sog. Dual-Fuel-Betrieb eines Seeschiffes stehen und sich für deren Einsatz ansonsten keine regulatorische Verpflichtung ergibt. Dies betrifft beispielsweise den zusätzlichen Einsatz von Abgasrückführungs- oder Abgasnachbehandlungssystemen (wie EGR- oder SCR-Systeme) bei Umrüstvorhaben von Seeschiffen, deren Kiellegung vor dem 01. Januar 2016 erfolgte, oder den zusätzlichen Einsatz von speziellen Abgasrückführungs- oder Abgasnachbehandlungssystemen (wie Katalysatoren zur Methanoxidation) zur Minimierung der Treibhausgasemissionen. Weiterhin fällt darunter auch der Einsatz unterstützender Hybridisierungslösungen zur Energieversorgung an Bord in unmittelbarer Verbindung zum LNG-Betrieb oder sog. Dual-Fuel-Betrieb, z.B. mit Hilfe von Batterien oder Brennstoffzellen.

Im Bereich der Motoren, die nach ottomotorischem Prinzip arbeiten, werden im Rahmen dieses Förderaufrufs solche Vorhaben vorrangig gefördert, bei denen zusätzliche Abgasrückführungs- oder Abgasnachbehandlungssysteme zur Minimierung der Treibhausgasemissionen (wie Katalysatoren zur Methanoxidation) zum Einsatz kommen. Gemäß Nr. 1.1 der LNG-SeeschiffRL sind nur Motoren förderungswürdig, mit denen die in Regel 13 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens niedergelegten Anforderungen für Motoren der Klasse Tier III zumindest im Gas-Modus eingehalten werden. Bei Motoren, die nach dieselmotorischem Prinzip arbeiten, wird dies in der Regel über den zusätzlichen Einsatz von Abgasrückführungs- und/oder Katalysator-Systemen (EGR- oder SCR-Systemen) gewährleistet. Hier werden Vorhaben mit neuester Motorentechnik (wie der „High Pressure Direct Injection“-Technologie) vorrangig gefördert. Grundsätzlich werden ergänzende LNG-bezogene technische Hilfssysteme für eine weitergehende bordseitige Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen (insbesondere der Methanemissionen) bei der Feststellung der Förderwürdigkeit der eingereichten Anträge priorisierend gewürdigt.

## 2. Art, Form, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und in Abhängigkeit von Zuwendungsfähigkeit und -würdigkeit über die Zuwendung (siehe unter Nr. 7 in diesem Förderaufruf). Im Falle einer Zuwendung beträgt die Zuwendungsquote grundsätzlich 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird die Zuwendungsquote um 20 Prozentpunkte und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 Prozentpunkte erhöht.<sup>1</sup>

**Im Rahmen dieses Förderaufrufs liegt die maximale Zuwendungshöhe bei 8 Mio. Euro pro Aus- bzw. Umrüstungsprojekt.** Im Rahmen der maximalen Zuwendungshöhe kann der Einbau zusätzlicher Abgasrückführungs- und Abgasnachbehandlungssysteme, aber auch der Einbau unterstützender Hybridisierungslösungen in unmittelbarer Verbindung zum LNG-Betrieb oder sog. Dual-Fuel-Betrieb, z.B. unter Verwendung von Batterien oder Brennstoffzellen, mit gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass durch diese zusätzlichen Systeme geltende Emissionsgrenzen für Luftschadstoffe oder Treibhausgase deutlich unterschritten und nicht regulativ begrenzte Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen wesentlich reduziert werden.

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung der umweltschutzbedingten zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben (gemäß Nr. 2 und 5 LNGSeeschiffRL) gewährt.

Grundsätzlich ergeben sich die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben aus einem Vergleich der Investitionsausgaben für den LNG-Antrieb zu jenen für einen herkömmlichen Dieselöl-Antrieb für das gleiche Schiff. Die Differenz beider Investitionsausgaben bildet die Investitionsmehrausgaben, auf welche die Zuwendung anteilig gem. Nr. 5 LNGSeeschiffRL vom 02. Dezember 2020 gewährt wird.

Soll ein bereits in Betrieb befindliches Seeschiff für den LNG-Betrieb ertüchtigt werden, so können die dafür anfallenden Investitionsausgaben ausnahmsweise als „getrennte Investition“ ermittelt werden. In diesem Fall entsprechen die dafür getrennt ermittelten Investitionsausgaben den umweltschutzbedingten zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben. Gleiches gilt für ergänzende Investitionsausgaben zur weitergehenden Reduktion der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen (vgl. unter Nr. 1 dieses Aufrufs). Ein mit Hilfe der Zuwendung ertüchtigtes Seeschiff muss nach der Umrüstung, unabhängig von den bei Kiellegung geltenden Umweltschutzbestimmungen, mindestens die zum Zeitpunkt der Umrüstung geltenden Umweltnormen für Schiffsneubauten erfüllen.

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben sind insbesondere:

- Ausgaben für Planungsleistungen zur Antragstellung
- Ausgaben für Projektmanagement
- Ausgaben für Bauaufsicht
- Ausgaben für Betriebsstoffe
- Ausgaben für allgemeine Schiffsabnahme und Schiffsinbetriebnahme
- Ausgaben für allgemeine Designleistungen
- eigene Personalkosten der Antragsteller

---

<sup>1</sup> (Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 187 vom 26. Juni 2014) – Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)).

- Ausgaben für Leistungen verbundener Unternehmen, Partnerunternehmen oder verbundenen Personenkreisen nach Anhang 1 AGVO
- Rechtsberatungs- und Prozesskosten
- Beiträge für Kammern, Organisationen und Verbände
- Unternehmensbezogene Prüfungsgebühren (wie z. B. für Bonitäts- und Jahresabschlussprüfungen)
- Finanzierungskosten (wie z. B. Schuldzinsen, Kredittilgungsraten und Bereitstellungs- oder Stundungszinsen)
- Rückstellungen
- Kosten für geleistete Sicherheiten (z. B. von einer Bank oder einem sonstigen Finanzinstitut)
- Gebühren für Finanzgeschäfte, Wechselgebühren und Devisenverluste und sonstige reine Transaktionskosten
- Bußgelder, Geldstrafen, Schadensersatzzahlungen
- Wertminderungen am Betriebsvermögen
- Verdienstaufschlag, entgangener Gewinn, Verluste von Aufträgen, Kunden, Märkten oder andere mittelbare Schäden
- erstattungsfähige Umsatzsteuer
- Reise- und Bewirtungskosten

### 3. Zuwendungsberechtigte

Zuwendungsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind, die Eigentümer eines Seeschiffes sind, das umgerüstet werden soll. Dieses Seeschiff muss vor Bewilligung einer Zuwendung nachweislich in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen sein, die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz führen und gewerblich oder im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern genutzt werden.

Ferner zuwendungsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind, die den Neubau eines Seeschiffes planen, welches nachweislich in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen werden soll, die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz führen soll und das durch die zuwendungsberechtigte Person als Schiffseigentümer gewerblich oder im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern genutzt werden soll.

Unter denselben Voraussetzungen sind auch Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts zuwendungsberechtigt.

Es sind Antragsteller aufgerufen, die als Schiffseigentümer sicherstellen, dass das aus- bzw. umzurüstende Seeschiff mit LNG als Schiffskraftstoff über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist von acht Jahren (gemäß Nr. 6 LNGSeeschiffRL) **zu mindestens 15% der erwarteten Betriebszeiten in europäischen Gewässern** genutzt wird. „Europäische Gewässer“ sind sämtliche Gewässer europäischer Staaten, die von ihren inneren Gewässern, über ihre Küstenmeere bis hin zu ihren Gewässern innerhalb der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gemäß Artikel 55 ff. des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen reichen. Die Russische Föderation wird i. S. d. Förderaufrufs und der Ziele der Förderrichtlinie bis 65° östlicher Länge, die Türkei vollständig als

europäischer Staat betrachtet. Inseln und Territorien europäischer Staaten, die geografisch außerhalb Europas liegen, bleiben außer Betracht. Wird über den Zweckbindungszeitraum dieser in den Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids verbindlich festgelegte Mindestanteil unterschritten, ist die BAV zu informieren. Diese prüft, ob die Veränderung die Grundlagen für den Zuwendungsbescheid berührt. Verstöße gegen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids können zur Rückforderung der Zuwendung führen.

Für die Beurteilung als „Seeschiff“ ist § 1 Absätze 1 und 3 des Gesetzes über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) maßgeblich. Zusätzlich ist die Eintragung in ein Schiffsregister für Seeschiffe gemäß Nr. 3 Abs. 2 und 3 dieses Aufrufes Fördervoraussetzung.

Für die Zuwendungsberechtigung wird im Übrigen auf Nr. 3 LNGSeeschiffRL verwiesen.

#### **4. Weitere Regelungen**

Mit dem jeweiligen Vorhaben darf nicht vor Bekanntgabe eines Bewilligungsbescheides begonnen werden. Wurde entgegen einer mit Antragstellung abzugebenden Erklärung, mit dem Vorhaben noch nicht begonnen zu haben, mit diesem tatsächlich schon zu einem vorherigen Zeitpunkt begonnen, führt dies automatisch zu einer Rechtswidrigkeit jeder auf den Antrag hin ergangenen Bewilligung. Daran können sich in der Folge die Rücknahme des Bewilligungsbescheids durch die Bewilligungsbehörde sowie eine Rückforderung bereits ausgeschütteter Fördermittel anschließen (vgl. Nr. 4 Abs. 2 und Nr. 8 Abs. 6 LNGSeeschiffRL). Daneben sollten folgende Regelungen bereits bei einer Beantragung berücksichtigt werden: für natürliche und juristische Personen des Privatrechts sowie Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung Bund (ANBest-P, [Link](#)). Für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (z.B. Gemeinden) und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften gelten die ANBest-GK ([Link](#)). Daraus ergeben sich Regelungen insbesondere für die Durchführung von Vergabeverfahren bezüglich aller zuwendungsfähigen Ausgaben (vgl. jeweils Nr. 3 der ANBest-P/ANBest-GK) und für die Rückforderung (vgl. jeweils Nr. 8 der ANBest-P/ANBest-GK) von Zuwendungsmitteln im Falle der Nichteinhaltung der Zuwendungsvoraussetzungen. Der Verstoß gegen die Pflicht zur Beachtung des Vergaberechts kann bis zur vollständigen Rückforderung des Zuwendungsbetrags führen.

#### **5. Anforderungen an die Anträge**

Anträge setzen sich im Wesentlichen aus folgenden Antragsunterlagen zusammen:

- Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA),
- Vorhabenbeschreibung und den zur Vorhabenbeschreibung gehörenden Anlagen sowie
- den als Pflichtanlagen gekennzeichneten Dokumenten.

Einzelheiten zum Antragstellungsverfahren werden unter „6. Antragstellung und Fristen“ dieses dritten Aufrufs zur Antragseinreichung beschrieben.

Für jedes aus- bzw. umzurüstende Seeschiff ist ein gesonderter Antrag zu stellen. Dies gilt auch, wenn mehrere Schiffe einer Flotte aus- bzw. umgerüstet werden sollen.

Mit der Antragstellung sind der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) als Bewilligungsbehörde zur Beurteilung der formellen Voraussetzungen sowie der Zuwendungsfähigkeit und -würdigkeit, detaillierte Projektinformationen vorzulegen.

Die vollständige Einreichung folgender Antragsunterlagen (1.-3.) ist zur Fristwahrung unentbehrlich:

- 1. Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA):** Die elektronisch über das Portal easy-Online in den Eingabefeldern abgefragten Basisinformationen bilden im Ergebnis den AZA. Nach Abschluss der Eingabe wird vom System eine Druckversion zur Verfügung gestellt.
- 2. Vorhabenbeschreibung und Anlagen zur Vorhabenbeschreibung**
  - 2.1 Vorhabenbeschreibung mit mindestens folgenden Inhalten** (soll 40 Seiten nicht überschreiten)
    - 2.1.1 Deckblatt** mit Angaben zum aus- bzw. umzurüstenden Seeschiff (Schiffsname, Schiffstyp, Schiffseigner, Baujahr, Aus- bzw. Umrüstungszeitraum) und zu den sich aus der Aus- bzw. Umrüstung ergebenden LNG-bedingten Investitionsmehrausgaben (Gesamtausgaben und deren Aufteilung in Eigen- und Fremddanteil sowie beantragte Zuwendung)
    - 2.1.2** Angaben zur **zweckgebundenen gewerblichen Verwendung des Seeschiffes bzw. dessen Verwendung im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung** und Konkretisierung der geplanten **Nutzungsdauer** unter Berücksichtigung der Zweckbindungsfrist (gemäß Nr. 6 LNGSeeschiffRL)
    - 2.1.3** Erläuterung des **Beitrags des Vorhabens zur Erreichung der Förderziele der LNGSeeschiffRL** (zur Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoff-Emissionen über geltende regulatorische Verpflichtungen hinaus oder zu deren Reduktion ohne geltende regulatorische Verpflichtungen für diese; zur Steigerung der Nachfrage nach LNG in Deutschland für den Aufbau von LNG-Versorgungsinfrastruktur und zur Nutzung von LNG insbesondere im Bereich der deutschen Häfen und europäischen Gewässer)
    - 2.1.4 Technische Spezifikationen (Kurzbeschreibung)** der aus- bzw. umzurüstenden Systeme sowie der ergänzenden Systeme nach Nr. 1 und 2 dieses Aufrufes
    - 2.1.5 Erläuterung der Berechnungsgrundlagen und -ansätze** zu den Angaben in den Formblättern A und B (unter Nr. 2.2.4). Alle in den Formblättern angegebenen Werte müssen eindeutig nachvollzogen werden können.
    - 2.1.6 Meilensteinplan**, aus dem die Zeit-, Ablauf- und Ressourcenplanung und die Verantwortlichkeiten für die Gewerke zur Aus- bzw. Umrüstung des Seeschiffes ersichtlich sind. Die Mittelabrufplanung muss auf die Meilensteinplanung abgestimmt sein (siehe Hinweise dazu unter [Link](#)).
  - 2.2 Anlagen zur Vorhabenbeschreibung**
    - 2.2.1 Substantiierte Ausgabenschätzungen** (Nachweise über die Markterkundung bei Anbietern und deren Ausgabenabschätzung) für die beantragte Aus- bzw. Umrüstung des Seeschiffes inkl. substantiierter LNG-bedingter Mehrausgabenschätzungen für die Haupt- und Hilfsmaschinen sowie für LNG-basierten Hilfssysteme (z. B. Hilfskessel) als Nachweis der Berechnungen zu Nr. 2 dieses Aufrufes.
    - 2.2.2 Technisches Datenblatt** (siehe Vordruck unter [Link](#))
    - 2.2.3 Technischer Generalplan** des Seeschiffes, in welchem die der Zuwendung zugrundeliegenden aus- bzw. umzurüstenden Systeme deutlich gekennzeichnet sind.
    - 2.2.4 Formblatt A (Technik) und Formblatt B (Ökologie)** (siehe Vorlage unter [Link](#)). Hier ist ein repräsentatives Fahrprofil des Seeschiffes anzusetzen, welches aus dem erwarteten Betriebs- bzw. Linienplan (unter Nr. 2.2.6) hergeleitet wurde. Zur Verbrauchs- und Emissionsbestimmung des Seeschiffes für dieses Fahrprofil sind die einzureichenden Datenblätter unter 2.2.5 anzusetzen. Für den Vergleich zwischen LNG-Antrieb und einer

herkömmlichen zulässigen Antriebsalternative sind die in den Datenblättern enthaltenen Angaben für den Gasbetrieb (Gas-Mode) und Dieselölbetrieb (MGO-Mode), unter Einhaltung geltender Emissionsgrenzen, zu verwenden. Die Formblätter A und B sind ausgefüllt als Excel-Datei einzureichen. Die jeweiligen Formeln zur Berechnung der getätigten Angaben sind transparent zu hinterlegen.

- 2.2.5 Verbrauchs- und Emissionsdatenblätter** mit Angaben sowohl für die Verbräuche als auch spezifische Emissionswerte (in g/kWh) für CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM, bei unterschiedlichen Maschinenlasten. Bei Dual-Fuel Systemen sind Angaben für den Gasbetrieb (Gas-Modus) und Dieselölbetrieb (MGO-Modus), unter Einhaltung geltender Emissionsgrenzen, erforderlich. Hier können hilfsweise Prüfstandmessungen der Hersteller verwendet werden.
- 2.2.6 Erwarteter Betriebs- bzw. Linienplan für das Seeschiff** als Nachweis der in Formblatt A und B angegebenen Fahrtgebiete und anzulaufenden Seehäfen. Eingereicht werden kann auch ein bisheriger Betriebs- bzw. Linienplan des potenziellen Charterers. Wichtig ist, dass sich die in den Formblättern A und B angesetzten Angaben hinreichend durch den Betriebs- bzw. Linienplan als Referenz plausibilisieren lassen.
- 2.2.7 Nachweis**, dass die in **MARPOL Anlage VI Regel 13 Nummer 5.1.1** festgelegten Grenzwerte durch die aus- bzw. umgerüsteten Motoren sowie der herkömmlichen Vergleichssysteme eingehalten werden (Motoren der Klasse Tier III), wobei MARPOL Anlage VI Regel 13 Nummer 5.2 berücksichtigt werden darf.
- 2.2.8 Zahlenmäßige Darstellung** der zu erwartenden Unterschreitung von Grenzwerten oder Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **durch ergänzende Systeme** nach Nr. 1 und 2 dieses Aufrufes, nach Möglichkeit mit Nachweis durch Herstellerdaten, Messwerte, Studiendaten oder andere Berechnungen. Treibhausgase sind Kohlendioxide (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>) und fluorierte Kohlenwasserstoffe (F-KW). Luftschadstoffe sind insbesondere Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>), Feinstpartikel (ppm) und Black Carbon (BC), Formaldehyd (CH<sub>2</sub>O), Lachgas (N<sub>2</sub>O).
- 2.2.9** Nachweis oder bindende Erklärung zur **Führung der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz sowie zur Eintragung des Seeschiffs in ein deutsches Seeschiffsregister als Erstregister** (Schiffszertifikat, Schiffsvorzertifikat bzw. entsprechendes Flaggendokument).

### 3. Pflichtenlagen

#### 3.1 Angaben zum finanziellen Konzept des Vorhabens

Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Antragstellers müssen unter Einbeziehung der Eigenbeteiligung nachweislich gesichert sein. Eine „Anfinanzierung“ ist nicht zulässig (Nr.1.2 VV zu § 44 BHO). Die Gesamtfinanzierung gilt dann als gesichert, wenn der Ausgaben- und Finanzierungsplan durch **verbindliche** Eigen- und (wenn erforderlich) Fremdkapitalanteile in Verbindung mit der beantragten Zuwendung nachweislich ausgeglichen ist.

- 3.1.1** Vorzulegen ist ein Ausgaben- und Finanzierungsplan (z.B. Bedarf an Eigenkapital und/oder Fremdkapital), eine Übersicht mit Erläuterungen – jeweils bezogen auf alle Gesamtausgaben zur Realisierung des Vorhabens – über die geplante Mittelherkunft (Eigenkapitalnachweise, verbindliche Finanzierungszusagen), und die Mittelverwendung - bezogen auf alle Gesamtausgaben zur Realisierung des Vorhabens - (z.B. Angebote, Letter of Intent o.ä.).

Die BAV legt bei der Umrechnung von Fremdwährungen einen amtlich festgestellten Referenzkurs zu Grunde.

## **3.2 Finanzunterlagen**

Der Antragsteller muss nachweisen, dass er über die notwendige finanzielle Leistungsfähigkeit zur Umsetzung des gesamten Vorhabens verfügt. Zu den Pflichtanlagen zum Antrag gehören daher auch folgende Finanzunterlagen:

- 3.2.1 Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers zur Eigenschaft des Antragstellers als kleines oder mittleres Unternehmen** nach Anhang 1 der AGVO, sofern diese Eigenschaft zur Bemessung der Zuwendung geltend gemacht wird. Dabei sind alle verbundenen bzw. Partnerunternehmen zu berücksichtigen. Informationen unter: <http://www.foerderinfo.bund.de/de/kmu-definition-der-europaeischen-kommission-972.php> und <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32003H0361> (siehe Vordruck unter [Link](#))
  - 3.2.2 Erklärung zu „Unternehmen in Schwierigkeiten“** gem. Art 1 Abs.4 Buchstabe c in Verbindung mit Art. 2 Nr. 18 AGVO (siehe Vordruck unter [Link](#)).
  - 3.2.3 Erklärung zu anhängigen Restrukturierungen/Sanierungen** (siehe Vordruck unter [Link](#))
  - 3.2.4 Businessplan** (u.a. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung des Schiffes, Branchenanalyse/Marktanalyse, Wettbewerb, Organisation und Mitarbeiter, des Antragstellers Risiken und Chancen (technisch/ betriebswirtschaftlich/ rechtlich)
  - 3.2.5 Auskunft eines Kreditinstitutes** hinsichtlich des Antragstellers und der handelnden Personen (Vordrucke des Kreditinstitutes)
  - 3.2.6** Die letzten beiden **Jahresabschlüsse und Konzernabschlüsse** bei entsprechenden Beteiligungsverhältnissen (Einschiffsgesellschaften)
- 
- 3.3 Sonstige Unterlagen und Erklärungen**
    - 3.3.1** Erklärung, dass die in der AGVO genannten **Voraussetzungen für „Umweltschutzbeihilfen“** gemäß Artikel 36 Nr. 2 AGVO vorliegen und das **Vorhaben nicht ohne Zuwendung umsetzbar** ist (siehe Vordruck unter [Link](#))
    - 3.3.2** **Erklärung zu weiteren Beihilfen** (siehe Vordruck unter [Link](#))
    - 3.3.3** **Belehrung über die subventionserheblichen Tatsachen** (siehe Vordruck unter [Link](#))
    - 3.3.4** Erklärung zum **Datenschutz** (siehe Vordruck unter [Link](#))

## 6. Antragstellung und Fristen

Die Antragsunterlagen, insbesondere bestehend aus

- dem rechtsverbindlich unterschriebenen Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA),
- der Vorhabenbeschreibung sowie den Anlagen zur Vorhabenbeschreibung, und
- den Pflichtanlagen,

sind elektronisch **und** soweit angegeben postalisch (s.o. und vgl. Checkliste zur Antragstellung, [Link](#)) bis spätestens zum **12.06.2021** bei der BAV einzureichen. Die Frist zur Einreichung des Antrages wird nur mit dem Eingang der vollständigen und formgerechten Antragsunterlagen gewahrt.

Maßgeblich für einen fristgerechten Eingang sind der **Posteingangsstempel** bei der BAV und der **Zeitstempel** (Zeitpunkt des Hochladens bei easy-Online und auf dem BSCW-Server des Informationstechnikzentrums Bund (ITZ-Bund)) bei der elektronischen Übermittlung.

Der Antrag ist **vollständig**, wenn alle Antragsunterlagen (s.o. Nr.4 und Checkliste zur Antragstellung, [Link](#)) fristgerecht eingegangen sind.

Die **schriftliche Form** wird gewahrt und die Erklärung rechtsverbindlich, wenn die mit einer Unterschrift zu versehenen Dokumente (s. entsprechend gekennzeichnete Anlagen in der Checkliste zur Antragstellung, [Link](#)) von einer oder ggf. mehrerer vertretungsberechtigten Person/en (bei Unternehmen ist der Handelsregistereintrag maßgeblich) eigenhändig unterschrieben sind. Die unterschriebenen Dokumente sind im Original postalisch zu übermitteln. Bei der elektronischen Einreichung ist das unterschriebene Originaldokument in Farbe gescannt im PDF-Format zu übermitteln.

Für die **elektronische Übermittlung** der Antragsunterlagen gilt Folgendes:

1. Schritt: Die elektronische Einreichung der Endfassung des AZA und der Vorhabenbeschreibung erfolgt über das **Portal easy-Online** ([Link](#)). Dem AZA wird in diesem Schritt ausschließlich die Vorhabenbeschreibung als Anlage (in Farbe gescannt, pdf-Datei, max. 50 MB) beigefügt.
2. Schritt: Nachdem der AZA und die Vorhabenbeschreibung bei der BAV über das Portal easy-Online eingereicht wurden, wird dem Antragsteller von der BAV ein Arbeitsbereich auf dem **BSCW-Server des ITZ-Bund** für den weiteren sicheren elektronischen Datenaustausch eingerichtet. Die BAV leitet dem Antragsteller nach elektronischer Antragstellung über das Portal easy-Online am darauffolgenden Arbeitstag per E-Mail einen Link zu dem Arbeitsbereich zu. Die weiteren für den Antrag benötigten Unterlagen - die Anlagen zur Vorhabenbeschreibung und Pflichtanlagen - sind elektronisch über den Antragsteller-Arbeitsbereich des ITZ-Bund BSCW-Servers bei der BAV einzureichen. Einige dieser Anlagen sind ebenfalls als Originaldokument postalisch einzureichen.



Für die **postalische Übermittlung** der vollständigen Antragsunterlagen gilt Folgendes:

Die vollständigen Antragsunterlagen sind (je nach Dokument rechtsverbindlich unterschrieben, in Schriftform im Original) an die BAV zu versenden. Für den **Postweg** ist folgende Adresse zu verwenden:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)

Schloßplatz 9

26603 Aurich

Hinweis: Bei der Zeitplanung für eine fristgerechte Antragseinreichung ist die Dauer der zweistufig ausgestalteten elektronischen Übermittlung sowie der Postlaufweg vom Antragsteller zu berücksichtigen.

Nach dem ordnungsgemäßen Eingang der vollständigen Antragsunterlagen und cursorischer Prüfung erhalten die grundsätzlich förderfähigen Antragsteller von der BAV eine antragstellerspezifische Liste mit weiteren einzureichenden Unterlagen (z. B. Jahresabschlüsse und Gesellschaftsverträge, ggf. auch von verbundenen oder Partnerunternehmen, Finanzierungsnachweise). Die antragstellerspezifischen Unterlagen müssen innerhalb bestimmter, von der BAV jeweils gesondert gesetzter Fristen, eingereicht werden.

Die BAV kann nach Ermessen - insbesondere zur Ergänzung der dem Grunde nach vollständigen Antragsunterlagen - Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung wird eine Frist festgesetzt, die nach pflichtgemäßem Ermessen im Einzelfall bestimmt wird. Sofern nachgeforderte Unterlagen nicht innerhalb dieser Frist eingehen, kann der Antrag abgelehnt werden.

Für den Datenaustausch mit der BAV soll der für die Antragsteller von der BAV eingerichtete Arbeitsbereich auf dem BSCW-Server des ITZ-Bund genutzt werden. Insbesondere können Fragen zu den weiteren antragstellerspezifischen Antragsanforderungen schriftlich über diese Plattform an die BAV gestellt werden. Fragen der Antragsteller und die zugehörigen Antworten von allgemeinem Interesse werden in anonymisierter Form zu Informationszwecken veröffentlicht und können unter folgendem Link abgerufen werden: [Link](#). Die Liste wird stetig von der BAV aktualisiert.

## **7. Bewilligungsverfahren, Auswahlkriterien, Laufzeit und Auszahlung**

Die Entscheidung über die Bewilligung der Anträge erfolgt in zwei Schritten:

### **a. Prüfung der **Zuwendungsfähigkeit**:**

Die Zuwendungsfähigkeit wird hinsichtlich der Zulässigkeit, Erforderlichkeit und Angemessenheit im Sinne eines sparsamen Einsatzes von Bundesmitteln bewertet. Die Zuwendungsfähigkeit setzt eine Sicherung der Gesamtfinanzierung der Vorhaben und die Gewährleistung möglicher Rückforderungsansprüche voraus. Die Förderfähigkeit wird daher aus formeller, zuwendungsrechtlicher, betriebswirtschaftlicher und wissenschaftlich-technischer Perspektive geprüft.

b. Prüfung der **Zuwendungswürdigkeit:**

Die Zuwendungswürdigkeit aller zuwendungsfähigen Vorhaben wird anhand folgender Priorisierungskriterien mit deren jeweiliger Gewichtung bestimmt:

<b>Priorisierungskriterium</b>	<b>Gewicht</b>
Beitrag des Vorhabens zur Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoff-Emissionen über geltende regulatorische Verpflichtungen hinaus und zur Reduktion von nicht regulativ begrenzten Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen	30 %
Beitrag des Vorhabens zur Steigerung der Nachfrage nach LNG in Deutschland für den Aufbau von LNG-Versorgungsinfrastruktur und zur Nutzung von LNG insbesondere im Bereich der deutschen Häfen und europäischen Gewässer	20 %
Wertschöpfungsanteil innerhalb der EU zur Arbeitsplatzsicherung/-schaffung	20 %
Effizienter Mitteleinsatz zur Erreichung der Ziele der LNGSeeschiffRL	15 %
Innovationshöhe des technischen Konzepts	10 %
Qualifikation und Expertise des Antragstellers und seiner Projektpartner	5 %

Die Vorhabenlaufzeit und der Beginn des Aus- und Umrüstungsvorhaben werden unter Beteiligung der Antragsteller durch die Bewilligungsbehörde festgesetzt. Mit dem Vorhaben soll innerhalb von 6 Monaten nach Bekanntgabe des Bewilligungsbescheides begonnen werden. Umrüstvorhaben sollen die Dauer von 2 Jahren und Neubauvorhaben die Dauer von 3 Jahren ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids nicht überschreiten.

Die Gewährung von Bundeszuwendungen für die beantragten Vorhaben steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt im Anforderungsverfahren nach vom Zuwendungsnehmer nachgewiesener Erreichung der vorgesehenen Meilensteine und weiteren Nachweisen gem. jeweiliger Bescheidaufgaben.

### **8. Anforderungen an die Berichterstattung**

Der Zuwendungsempfänger hat die gemäß der LNGSeeschiffRL und dem Zuwendungsbescheid zu erbringenden Informations-, Mitwirkungs-, Nachweis- und Dokumentationspflichten zum Vorhaben zu erfüllen und die ergänzenden Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung und der allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen zu beachten.

Die Vorgehensweise zu den Erfolgskontrollen und Verwendungsnachweisen werden im Zuwendungsbescheid geregelt. Sämtliche Nachweise, Berichte, Mitteilungen, Abrechnungen, Dokumentationen und Informationen sind über den Arbeitsbereich auf dem ITZ-Bund BSCW-Server einzureichen.

### **9. Beratung und technische Unterstützung**

Die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner zur Beratung bei der Antragstellung erreichen Sie bei der BAV telefonisch unter 04941 / 602-677 oder per E-Mail unter [LNG-Seeschiffe@bav.bund.de](mailto:LNG-Seeschiffe@bav.bund.de).