

Förderprogramm klima- und umweltfreundliche Schifffahrt

Förderungsleitfaden

Gemäß der Sonderrichtlinie zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel.....	3
2.	Laufzeit und Einreichmöglichkeiten	3
2.1	Antragsberechtigte Förderungswerber.....	3
2.2	Einreichungen.....	3
3.	Förderungsgegenstand & Förderungshöhe.....	3
3.1	Förderungsgegenstand	3
3.2	Güterschifffahrt (inkl. schwimmendes Gerät).....	5
3.3	Personenschifffahrt.....	5
3.4	Förderungshöhe	6
4.	Bewertungskriterien	7
5.	Nachweise.....	8
6.	Evaluierung.....	9
7.	Kontakt und Beratung.....	9
7.1	<i>Programmauftrag</i>	9
7.2	<i>Abwicklungsstelle</i>	9
8.	Datenschutz und Datenverarbeitung.....	9

1. Ziel

Mit der Förderung soll ein attraktiver finanzieller Anreiz zur **nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt** als Beitrag zur Erreichung der österreichischen Umweltziele und Stärkung der österreichischen Wirtschaft gesetzt werden.

2. Laufzeit und Einreichmöglichkeiten

Durch die Förderung sollen gezielte Anreize für Investitionen in **emissionsmindernde Technologien und Maßnahmen in der Güter- und Personenschifffahrt** gesetzt werden, die über geltende klima- und umweltschutzspezifische Unionsnormen hinausgehen. Die Förderung von energieeffizienten Technologien und Maßnahmen stellen einen weiteren Schwerpunkt der Richtlinie dar. Zusätzlich können auch Maßnahmen zur Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße gefördert werden.

Das Förderprogramm läuft von **01.06.2022 bis 31.12.2026** und wird in Form von **Calls** abgewickelt. Pro Jahr sind zwei Calls vorgesehen, die auf der Webpage der Abwicklungsstelle veröffentlicht werden: <https://www.viadonau.org/wirtschaft/foerderprogramm-klima-und-umweltfreundliche-schifffahrt>

2.1 Antragsberechtigte Förderungswerber

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, Personengesellschaften des bürgerlichen und des Handelsrechtes (OG, KG) sowie rechtlich selbstständige Unternehmen von Gebietskörperschaften, wenn die Gebietskörperschaft mit weniger als 25 % an diesen Unternehmen beteiligt ist, aus den Mitgliedsstaaten der EU, Island, Liechtenstein, Norwegen oder der Schweiz, die eine **Niederlassung in Österreich** haben und **regelmäßig gewerbliche Binnenschifffahrt auf österreichischen Gewässern** betreiben.

2.2 Einreichungen

Einreichungen sind im Rahmen der veröffentlichten Calls in digitaler Form oder per Post bei der Abwicklungsstelle viadonau möglich. Kontaktdaten finden Sie im [Kapitel 7 – Kontakt und Beratung](#).

3. Förderungsgegenstand & Förderungshöhe

3.1 Förderungsgegenstand

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über förderungswürdige Maßnahmen gemäß der *Sonderrichtlinie zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt* gegeben. **Die Details zu den jeweiligen Förderungsgegenständen sind der Sonderrichtlinie zu entnehmen!**

3.1.1 Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz von Binnenschiffen

a) Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

Energieeffiziente Technologien und Adaptionen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder der Propulsion eines in Betrieb befindlichen Binnenschiffes, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um mindestens 10 % gegenüber dem Ursprungszustand führen. Bei Neubauten Einsparung von mindestens 10 % gegenüber vergleichbaren herkömmlichen Fahrzeugen.

Projekte der **Güter- und der Personenschifffahrt** können förderfähig sein.

b) Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung

Für im Einsatz befindliche Binnenschiffe, sofern sie zu einer Verringerung der Emissionen oder einer Erhöhung der Sicherheit beitragen (z.B. automatisiertes bzw. (teil-)autonomes Fahren, Kollisionswarnsysteme, Assistenzsysteme etc.).

Die Maßnahmen unterliegen den De-Minimis Förderbestimmungen (nähere Informationen zur De-Minimis Förderbestimmung: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32023R2832> bzw. https://www.ffg.at/recht-finanzen/rechtliches_service_de-minimis-beihilfen)

Projekte der **Güter- und der Personenschifffahrt** können förderfähig sein.

c) Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser

Umbauten bzw. bauliche Änderungen des Hinter- und/oder Vorderschiffs (im Rahmen der Schiffstechnikverordnung), wenn das Binnenschiff nach dem Umbau bei einem mindestens 15 cm geringeren Tiefgang ein sicheres Manövriervermögen aufweist und gleichzeitig durch den Umbau der durchschnittliche Energiebedarf bei normalen Abladezuständen nicht negativ beeinflusst wird.

Nur Projekte der **Güterschifffahrt** können förderfähig sein.

3.1.2 Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂ und Luftschadstoffemissionen von Binnenschiffen

Nur Projekte der **Güterschifffahrt** können förderfähig sein.

a) Verbrennungsmotoren

Nur der freiwillige und **vorzeitige** Austausch von **betriebsfähigen** Verbrennungsmotoren durch emissionsärmere Motoren an Bord von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen ist förderfähig. Die Motoren müssen mit einem funktionsfähigem Abgasnachbehandlungssystem (AGN-System) ausgerüstet sein. Die Details zu den jeweils notwendigen Vorgaben (Grenzwertunterschreitungen für NO_x und PM) sind der Sonderrichtlinie zu entnehmen.

b) Verbrennungsmotoren – regenerative Kraftstoffe

Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Antriebsanlagen, die mit regenerativen Kraftstoffen (z. B. Wasserstoff, Methanol etc.) betrieben werden. Die Grenzwerte für NO_x und für PM nach Anhang III der NRMM-Verordnung müssen jeweils um mindestens 10 % unterschritten werden. Als Antriebsanlage ist der Verbrennungskraftmotor einschließlich der für den Betrieb des Motors notwendigen Komponenten (spezielle Tanks, Aufbereitungsanlagen etc.) zu verstehen.

c) Diesel- und Gaselektrische Antriebe, Hybridantriebe

Umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben. Die Bedingungen nach 3.1.2 a und b müssen eingehalten werden.

d) Brennstoffzellenanlagen

Umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit einer Brennstoffzellenanlage, d.h. einer Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z. B Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb und -betrieb notwendig sind.

e) Rein elektrische Anlagen

Umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit rein elektrischen Anlagen für Antriebs- und Betriebssysteme. Das umfasst Anlagen aus Elektromotor und weiteren Komponenten (z. B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitige Erzeugung (z. B. Brennstoffzelle nach Punkt 3.1.2 d, Solar, Windkraft) die für die elektrische Energiebereitstellung für Schiffsantrieb und -betrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen nach [ES-TRIN](#) Kapitel 11 idgF müssen erfüllt sein.

f) Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen

Umfasst Nachrüstungen an bestehenden Motoren, die zu Emissionsminderungen führen. Dazu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsion Anlagen, soweit sie nicht gemäß [NRMM](#)-Verordnung Teil des Motors sind.

Folgende Werte müssen erreicht werden:

- Minderung der Partikelmasse (PM) um mindestens 90 % oder
- Minderung der Stickstoffemissionen (NO_x) um mindestens 70 % oder
- eine gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel- und Stickstoffoxidemissionen nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{NO}_x [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90) * 100 \geq 100 \%$$

3.1.3 Adaptionen zur Transportverlagerung auf das Binnenschiff

Nur Projekte der **Güterschifffahrt** können förderfähig sein.

Umfasst Adaptionen und Ausrüstungen von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen. Ziel ist die Erschließung neuer Produkte und Märkte und somit die Verlagerung von Transporten. Gezielte Maßnahmen für Produkte, welche bisher **nicht** auf der Wasserstraße transportiert wurden, werden höher bewertet!

Förderbar sind Investitionen in Anpassungen der Schiffsausrüstung und der baulichen Struktur, der Hauptabmessungen des Schiffes sowie Anpassungen der Ladeeinrichtungen.

3.2 Güterschifffahrt (inkl. schwimmendes Gerät)

Projekte der Güterschifffahrt sind unter allen genannten Maßnahmen antragsberechtigt.

3.3 Personenschifffahrt

Projekte der Personenschifffahrt sind nur unter den unter **3.1.1 a** und **3.1.1. b** genannten Maßnahmen antragsberechtigt.

3.4 Förderungshöhe

Maximale Förderungsquote laut AGVO (EU-VO Nr. 651/2014) und De-Minimis-VO (EU-VO Nr. 2023/2831) sowie maximale Förderungshöhe.

	Gegenstand	Bedingung / Indikatoren	Maximale Förderquote
3.1.1	Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz		
3.1.1 a	Verbesserung der Energieeffizienz	Energie: - 10 %	Art. 38*: G/M/K**: 30 %, 40 %, 50 %
3.1.1 b	Digitalisierung und Automatisierung	Reduktion der Emissionen oder Erhöhung der Sicherheit	De-minimis: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.1 c	Optimierung Einsatz bei Niedrigwasser	Tiefgang: - 15 cm, keine Verschlechterung der Energieeffizienz	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2	Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen		
3.1.2 a	Motoren	NO _x : -5 % bis - 30 % (NRMM) PM: -5 % bis -80 % (NRMM)	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2 b	Motoren – regenerative Kraftstoffe	NO _x : -10 % (NRMM) PM: -10 % (NRMM)	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2 c	Diesel- gaselektrische und Hybridantriebe	Für Verbrennungsmotor wie 3.1.2 a, b	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2 d	Brennstoffzellenanlagen		Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2 e	Rein elektrische Anlagen		Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.2 f	Emissionsminderungseinrichtungen	NO _x : -70 % PM: - 90 % ($\Delta \text{NO}_x [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90$) * $100 \geq 100 \%$	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %
3.1.3	Adaptionen für die Generierung von neuen Transporten bzw. Erschließung neuer Märkte		
	Schiffsseitige Anpassungsmaßnahmen	Verlagerung in t/km/Jahr	Art. 36*: G/M/K**: 40 %, 50 %, 60 %

* Art. 36 & Art. 38 der AGVO (Kapitel III, Abschnitt 7)

** G/M/K: Große, Mittlere, Kleine Unternehmen (gemäß AGVO bzw. Empfehlung 2003/361/EG der Kommission)

Neben den in der Tabelle genannten maximalen Förderquoten je nach Maßnahmen und Unternehmensgröße gibt es auch **minimale und maximale absolute Beträge** an möglichen Förderungen je Projekt und Schiff. Ein Projekt kann dabei aus der Umsetzung einer oder mehrerer Maßnahmen bestehen.

- Minimale Förderhöhe pro Schiff und Projekt: EUR 20.000,-
- **Maximale Förderhöhe pro Schiff und Projekt:** EUR 300.000,-
- **Max. Förderhöhe pro Schiff und Projekt unter 3.1.2 a (Motoren)** EUR 200.000,-
- Liegt der Förderbetrag unter EUR 300.000,- kann eine De-Minimis-Förderung zur Anwendung gelangen
- Maximale Dauer des eingereichten Projektes: 2 Jahre¹

4. Bewertungskriterien

Das Projekt muss rechtlich zulässig und technisch machbar sein. Die Bewertung erfolgt mittels nachfolgendem Bewertungsschema.

Bewertungskriterien	Max. Punktezahl
a) Steigerung der Energieeffizienz Unter 3.1.1 a genannte Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Hydrodynamik • Verbesserung der Propulsion • Jegliche Technologien, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs führen 	6
b) Digitalisierung und Automatisierung Unter 3.1.1 b genannte Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung <ul style="list-style-type: none"> • Verringerung von Emissionen • Erhöhung der Sicherheit Insbesondere Systeme zum ... <ul style="list-style-type: none"> automatisierten bzw. (teil-)autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren, Brückenanfahrsysteme 	5
c) Verbesserung der Einsatzfähigkeit bei Flachwasser Unter 3.1.1 c genannte Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser	20
d) Umbau/Einbau von Motoren 3.1.2 a – Verbrennungsmotoren 3.1.2 b – Verbrennungsmotoren – regenerative Kraftstoffe 3.1.2 c – Diesel- und gaselektrische Antriebe, Hybridantriebe	5

¹ Die Laufzeit des Projektes beginnt frühestens ab Einreichung des Förderantrags und spätestens ab Vertragsunterzeichnung.

e) Ausrüstung mit alternativen Antrieben 3.1.2 d – Brennstoffzellenanlagen 3.1.2 e – rein elektrische Anlagen	6
f) Einbau/Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen (z. B. Partikelfilter) Unter 3.1.2 f genannte Maßnahmen: Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen	10
g) Adaptionen zur Transportverlagerung auf das Binnenschiff Unter 3.1.3 genannte Maßnahmen: Schiffseitige Adaptionen und Ausrüstungen um neue Märkte zu erschließen Die maximale Punktezahl kann nur erreicht werden für die Erschließung von Produkten, welche bisher noch nicht auf der Wasserstraße befördert werden.	20
Maximal erreichbare Gesamtpunkte	72

5. Nachweise

Der Förderwerber hat folgende Nachweise im Förderungsantrag zu erbringen (Details sind der *Sonderrichtlinie zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt* zu entnehmen):

- Nachweise zum Förderwerber (Niederlassung in Österreich etc.)
- Gültige Zulassungsurkunden bei in Betrieb befindlichem Schiff
- Gültige Angebote von Werften oder Ausrüster bei Neubau, Umbau etc.
- Nachweis des regelmäßigen Einsatzes des Schiffes auf Österreichischen Gewässern für 2 Jahre **vor** Förderungsantrag (z.B. Schleusentagebuch, Fahrpläne). Regelmäßiger Einsatz bedeutet in diesem Zusammenhang mindestens 10 Fahrten pro Jahr auf österreichischen Gewässern. Bei Schiffsneubauten ist der regelmäßige Einsatz eines bereits in Betrieb befindlichen Schiffes nachzuweisen.
- Maßnahmenspezifische Nachweise der Verbesserung durch die gesetzte Maßnahme

Im Einzelfall können zusätzliche Nachweise angefordert werden.

Der regelmäßige Einsatz des Schiffes auf Österreichischen Gewässern muss auch für die ersten 2 Jahre **nach** Vollendung des Projektes gewährleistet sein. Dies wird durch die Abwicklungsstelle in Form des Schleusentagebuchs oder Fahrplänen kontrolliert. **Diese Frist endet 2 Jahre nach Auszahlung der Förderung.**

Die zweckgebundene Nutzung des Schiffes muss für 3 Jahre ab Fertigstellung gesichert sein. Das Schiff darf in diesem Zeitraum vom Förderungsnehmer weder veräußert, noch vermietet bzw. verpachtet werden. **Diese Frist endet 3 Jahre nach Auszahlung der Förderung.**

Im Rahmen der Bestimmungen der förderbaren Kosten ist der Fördernehmer verpflichtet, Vergleichsangebote einzuholen. Sollte die Einholung mehrerer Angebote aufgrund der Marktsituation oder ähnlicher Umstände nicht möglich sein, muss dies im Antrag umfassend begründet werden.

6. Evaluierung

Nach Abschluss des Projektes ist vom Förderungswerber ein entsprechender Bericht bezüglich der gesetzten Maßnahmen (z. B. Umbau des Schiffes, Installation von digitalen Systemen, Austausch von Motoren, Nachrüstungen etc.) abzugeben. Zusätzlich können weitere Nachweise bzw. Evaluierungs- oder Erfahrungsberichte zur Kontrolle der Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen bzw. der daraus gewonnenen Erkenntnisse auch nach einer gewissen Betriebszeit gefordert werden. Details zu den jeweiligen Berichtspflichten werden im jeweiligen Fördervertrag festgelegt.

7. Kontakt und Beratung

7.1 *Programmauftrag*

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung W 2 – Schifffahrt – Technik und Nautik
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: w2@bmk.gv.at

7.2 *Abwicklungsstelle*

Mit der Förderabwicklung des vorliegenden Programms ist gemäß § 38 ARR folgende Abwicklungsstelle beauftragt:

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
www.viadonau.org

Kontakt:

Iris Marstaller
Tel.: +43 664 80842 1635
E-Mail: klimabinnenschiff@viadonau.org

8. Datenschutz und Datenverarbeitung

Es gelten die in der *Sonderrichtlinie zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt* sowie auf der Webpage der Abwicklungsstelle viadonau veröffentlichten Erklärungen bezüglich Datenschutz und Datenverarbeitung: <https://www.viadonau.org/footer-doormat/footer-nav/datenschutz>