

Inhaltliche Ausrichtung des Dritten Förderaufrufs

Dr.-Ing. Christopher Stanik

NOW GmbH

Online-Informationsveranstaltung | 28. April 2021

NOW – NACHHALTIGE MOBILITÄT GESTALTEN UND FÖRDERN

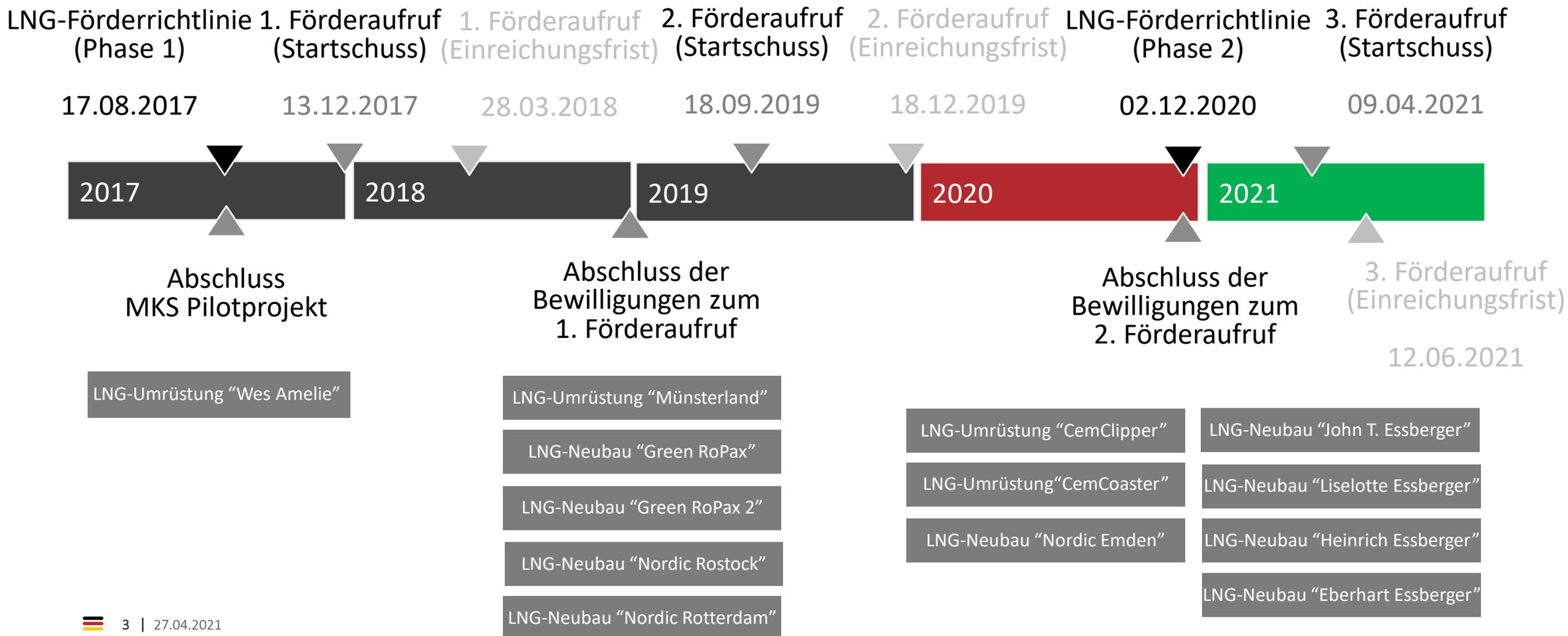
Koordination von Förderprogrammen, Technologieberatung, Organisation von Netzwerken



LNG-FÖRDERUNG FÜR SEESCHIFFE IM ZEITVERLAUF



Bisher bewilligtes Zuwendungsvolumen für LNG-Seeschiffe umfasst mehr als 42 Mio. EUR



ALLGEMEINE ZIELSETZUNG DER LNG-FÖRDERRICHTLINIE

Einführung von LNG als Kraftstoff in der deutschen Schifffahrt vorantreiben

1. EMISSIONS- REDUKTION

- Bemessungsgrundlage: Umweltschutzbeihilfe gem. Art. 36 AGVO
- Geltende Emissionsgrenzen sind deutlich zu unterschreiten und nicht regulativ begrenzte Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sind wesentlich zu reduzieren

2. LNG-NUTZUNG

- Nutzung von LNG insbesondere im Bereich der deutschen Häfen und europäischen Gewässer, um hier erhebliche Vorteile für den Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz zu realisieren

3. INFRASTRUKTUR- AUFBAU

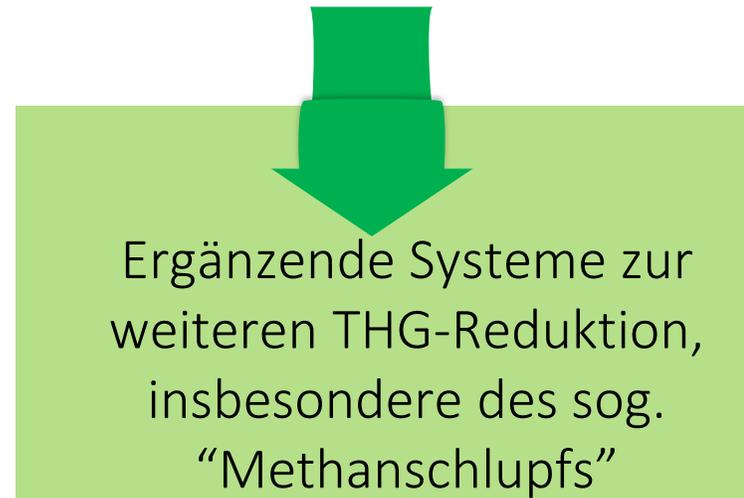
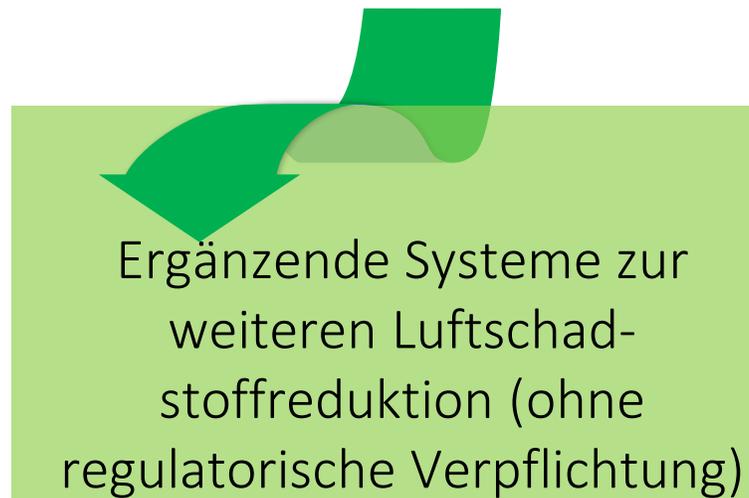
- Steigerung der Nachfrage nach LNG in Deutschland, um damit Anreize für den Aufbau von LNG-Versorgungsinfrastruktur zu geben (Verpflichtung zum Aufbau von LNG-Infrastrukturaufbau in Seehäfen nach Artikel 6 (1) der Richtlinie 2014/94/EU)

BESONDERE ERGÄNZUNGEN IM 3. FÖRDERAUFRUF

Erweiterung des Fördergegenstands im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes

Bei einer Förderung der **Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs** sind auch **Hilfsmaschinen und für einen LNG-Betrieb notwendige Hilfssysteme** förderfähig (wie bisher)

+ **Ergänzende Systeme zur weitergehenden Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen** in unmittelbarer Verbindung zum LNG-Betrieb oder sog. Dual-Fuel-Betrieb eines Seeschiffes (neu)



BESONDERE ERGÄNZUNGEN IM 3. FÖRDERAUFRUF

Wichtigster Priorisierungsaspekt: Umwelt- und Klimaschutz!

Motoren, die nach **ottomotorischem Prinzip** arbeiten: Vorhaben, bei denen zusätzliche Abgasrückführungs- oder Abgasnachbehandlungssysteme zur Minimierung der Treibhausgasemissionen (wie Katalysatoren zur Methanoxidation) zum Einsatz kommen, werden vorrangig gefördert!

Motoren, die nach **dieselmotorischem Prinzip** arbeiten: Vorhaben mit neuester Motorentechnik (wie der „High Pressure Direct Injection“-Technologie) werden vorrangig gefördert!

Ergänzende LNG-bezogene technische Hilfssysteme für eine weitergehende bordseitige Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen (insbesondere der Methanemissionen) werden bei der Feststellung der Förderwürdigkeit der eingereichten Anträge priorisierend gewürdigt!



Im Rahmen dieses Förderaufrufs liegt die maximale Zuwendungshöhe bei 8 Mio. Euro pro Aus- bzw. Umrüstungsprojekt!

BESONDERE ERGÄNZUNGEN IM 3. FÖRDERAUFRUF

Nutzung der Vorteile von LNG insbesondere in europäischen Gewässern



Erweiterung des Rahmens, um LNG in der deutschen Schifffahrt voranzutreiben:

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!

PRÜF- UND BEWILLIGUNGSVERFAHREN IM 3. FÖRDERAUFRUF

Prüfung der Zuwendungsfähigkeit und Zuwendungswürdigkeit



Schritt 1: Prüfung der Zuwendungsfähigkeit

Die *Zuwendungsfähigkeit* wird aus **formeller, zuwendungsrechtlicher, betriebswirtschaftlicher und wissenschaftlich-technischer** Perspektive geprüft.

Schritt 2: Prüfung der Zuwendungswürdigkeit

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



Formelle, zuwendungsrechtliche und betriebswirtschaftliche Prüfung



Wissenschaftlich-technische Prüfung

PRÜF- UND BEWILLIGUNGSVERFAHREN IM 3. FÖRDERAUFRUF

Feststellung der Zuwendungswürdigkeit anhand folgender Priorisierungskriterien



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

PRÜF- UND BEWILLIGUNGSVERFAHREN IM 3. FÖRDERAUFRUF



Prüfungs- und Bewilligungsgrundlage bilden die eingereichten Antragsunterlagen



Viel Erfolg bei Ihrer Antragstellung!

Dr.-Ing. Christopher Stanik

Programm Manager Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie /
Projektleiter Erdgas in der Schifffahrt

NOW GmbH | Fasanenstr. 5 | D-10623 Berlin

E-Mail: christopher.stanik@now-gmbh.de

Internet: www.now-gmbh.de