

# Dritter Aufruf zur Antragseinreichung gemäß Nummer 7 der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 18.11.2020

Dieser Aufruf konkretisiert die Regelungen der Förderrichtlinie NaMKü.

## 1. Förderzweck und Fördergegenstand

Die deutsche Küstenschifffahrt ist von der Abwicklung regionaler und europäischer Warenströme durch Feeder-Transporte und Fährlinien bis hin zur Erschließung regenerativer Energiequellen durch den Aufbau und Betrieb von Offshore Windparks ein umfassendes Betätigungsfeld mit einer Vielzahl unterschiedlicher Schiffstypen und Schiffsgrößen. Die Aktivitäten sind von hoher Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft. Die Bundesregierung möchte Innovationsimpulse und finanzielle Anreize setzen, um die Küstenschifffahrt nachhaltig zu modernisieren und damit einen Beitrag zur Erreichung von Klimaschutz-, Luftreinhaltungs- und Nachhaltigkeitszielen zu leisten.

Daher fördert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) Maßnahmen, die zur Reduzierung von Luftschadstoffen wie z.B. Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) oder Partikeln, zur Reduzierung von Treibhausgasen (THG) wie zum Beispiel CO<sub>2</sub>, Methan und Lachgas sowie zur Verbesserung der Energieeffizienz von Küstenschiffen führen.

Die Richtlinie weist verschiedene Umsetzungsinstrumente zur Zielerreichung aus: **Motorenmodernisierungen** sowie **Maßnahmen zur Schadstoffminderung** und **Verbesserung der Energieeffizienz**. Hierbei liegt der Fokus auf technologieoffenen Lösungen, die die Richtlinienziele adressieren und somit über geltende Vorschriften hinausgehen.

Im Bereich der **Motorenförderung (3.1)** sind sowohl Bestandsschiffe als auch Schiffsneubauten angesprochen. Emissionsärmere und damit förderfähige Motoren werden definiert nach den Nummern 3.1.2. und 3.1.3. der Richtlinie, wobei die Nutzung von Systemen, die mit Erdgas (LNG und CNG) betrieben werden, ausgeschlossen ist. Sollte zur Erreichung der Richtlinienziele (bspw. IMO Tier III) der Einsatz von Abgasrückführungs- und/oder Katalysator-Systemen (EGR- oder SCR-Systemen) im Motorsystem notwendig sein, sind auch diese förderfähig. Auch die Förderung von Hilfsmaschinen ist möglich, sofern die Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebes eines Küstenschiffes nach Nummer 3.1.2 oder Nummer 3.1.3 der Richtlinie gefördert wird. Ausgenommen sind Hilfsmaschinen, die ausschließlich zur Bordstromerzeugung während der Hafenziegezeiten genutzt werden.

Hinsichtlich der **Maßnahmen zur Schadstoffminderung** steht der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Motoren von in Fahrt befindlichen Küstenschiffen (Bestandsschiffe) im Mittelpunkt, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach Nummer 3.2.2 Buchstabe a bis d der Richtlinie führt. Adressiert werden die Minderung der Partikelemissionen (PM), der Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) und der Kohlenwasserstoffemissionen (HC).

Zur **Verbesserung der Energieeffizienz** werden nach Nummer 3.3.1 Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs bei Bestandsschiffen berücksichtigt, bspw. durch hydrodynamische, propulsionsverbessernde oder motorinterne Ansätze. Im Fokus steht die Antriebsenergie, sodass als entscheidender Parameter die Treibstoffreduktion anzusehen ist. Hierbei ist eine Kumulierung mehrerer

Maßnahmen möglich, um in Addition die notwendige Einsparung von 10% in Bezug zum Treibstoffverbrauch erreichen zu können.

Außerdem ist nach Nummer 3.3.2 der Richtlinie die Installation von Windassistenzsystemen für Bestandsschiffe und Schiffsneubauten zuwendungsfähig.

## 2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt ist jedes in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform, das Eigentümer eines Küstenschiffes im Sinne von Nummer 4, Buchstabe b der Richtlinie ist, welches vor Bewilligung einer Zuwendung nachweislich in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen ist sowie eine förderfähige Flagge nach Nummer 4, Buchstabe a der Richtlinie führt. Hierbei handelt es sich um NOKmax Handelsschiffe, die gewerblich als Fracht- oder Fahrgastschiff im Seeverkehr eingesetzt oder zu diesem Zweck gewerbsmäßig vermietet werden. Inkludiert werden auch gewerblich genutzte Arbeitsschiffe.

## 3. Voraussetzungen der Förderung

Das jeweilige Vorhaben darf noch nicht begonnen worden sein. Als Zeitpunkt des Vorhabenbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Weitere Voraussetzungen der Förderung finden sich unter Nummer 5 der Richtlinie.

## 4. Art und Umfang der Förderung

Die Förderung wird im Wege der Projektförderung auf Ausgabenbasis als nicht rückzahlbarer Zuschuss zur Anteilsfinanzierung gewährt. Es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), soweit in diesem Aufruf nichts Abweichendes festgelegt ist. Die Zuwendungen werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Haushaltsmittel gewährt sowie in Abhängigkeit der Zuwendungsfähigkeit und -Würdigkeit. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel im jeweiligen Einzelfall über die konkrete Förderhöhe bzw. -summe.

Im Falle einer Zuwendung kommen folgende Förderquoten zum Tragen:

- Bei Maßnahmen zur Motorenmodernisierung nach Nummer 3.1 und Maßnahmen zur Schadstoffminderung nach Nummer 3.2 der Richtlinie beträgt die Zuwendung 40 % der förderfähigen Ausgaben (Umweltschutzmaßnahmen, Artikel 36, AGVO<sup>1</sup>).
- Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz nach Nummer 3.3 der Richtlinie beträgt die Zuwendung 30 % der förderfähigen Ausgaben (Energieeffizienzmaßnahmen, Artikel 38 AGVO).

Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird der Fördersatz um 20 Prozentpunkte und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 Prozentpunkte erhöht (Definition AGVO, Anhang I). Zusätzlich erhöhen sich die Fördersätze um 5 Prozentpunkte, wenn das Küstenschiff in einem sogenannten Fördergebiet C (Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, AEUV) registriert ist.

Die förderfähigen Ausgaben ergeben sich nach Nummer 6.3 der Richtlinie. Beihilfefähig sind gem. Artikel 36 AGVO die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um im Sinne der Nummern 3.1 und 3.2 dieser Richtlinie über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umwelt- oder Klimaschutz zu verbessern. Zur Verbesserung der Energieeffizienz im Sinne der Nummer 3.3 der Richtlinie sind die Investitionsmehrkosten gem. Artikel 38 AGVO beihilfefähig.

Hierbei gelten folgende Bemessungsgrundlagen für die einzelnen Maßnahmen:

- *3.1 Motorenmodernisierung:* Förderfähige Ausgaben sind grundsätzlich die Investitionsmehrkosten für den Erwerb eines emissionsärmeren Motors im Vergleich zu den Kosten eines herkömmlichen Dieselmotors inklusive anfallender Aus- und Umrüstkosten nach Nummer 6.3.1. Buchstabe b bis c der Richtlinie.

Bei rein elektrischen Antrieben und Motorenmodernisierungen, die z.B. die Nutzung nachhaltiger Treibstoffe nach Nummer 3.1.3. der Richtlinie ermöglichen, werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.

- *3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung:* Als Bemessungsgrundlage für Abgasnachbehandlungssysteme, Synthesegasgeneratoren, Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen und Wassereinspritzanlagen werden die Investitionskosten der Anlagen für den Erwerb inklusive der Einbaukosten angesehen.
- *3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz:* Es werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.  
Als Bemessungsgrundlage für Windassistenzsysteme gelten die Investitionskosten der Anlagen inklusive der Einbaukosten.

---

<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. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017, (ABl. L 156 vom 20.6.2017, S. 1), der Verordnung (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 hinsichtlich ihrer Verlängerung und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 hinsichtlich ihrer Verlängerung und relevanter Anpassungen (ABl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3) und der Verordnung (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 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. L 270 vom 29.7.2021, S. 39).

## 5. Anforderungen an die Anträge

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.

Es ist für jedes aus- bzw. umzurüstende Küstenschiff ein einzelner Antrag zu stellen. Dies gilt auch, wenn mehrere Schiffe eines Antragstellers aus- bzw. umgerüstet werden sollen.

Die Anträge setzen sich grundsätzlich aus den folgenden Unterlagen zusammen, die in den nachfolgenden Abschnitten weiter erläutert werden:

- **Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA) inklusive fachlicher und kalkulatorischer Begleitdokumente**
- **Vorhabenbeschreibung inklusive aller notwendigen Anlagen und Erläuterungen**
- **Sonstige Pflichtdokumente**

Im Folgenden werden alle Dokumente aufgeführt, die für einen vollständigen Antrag einzureichen sind. Im Zweifel können von der Bewilligungsbehörde ergänzend zusätzliche Unterlagen angefordert werden.

### 5.1 Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA)

Das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes (easy-online) bildet die Basis der Projektanträge. Dem Antragsdokument AZA sind folgende Begleitunterlagen beizufügen:

- **Deckblatt mit Informationen zum Antragsteller**
- **Fachliches Erklärungsschreiben zu den im AZA angeführten Ausgabenpositionen**
- **Kalkulatorische Nachweise der im AZA angeführten Ausgabenpositionen**  
(Substantiierte Ausgabenschätzungen inkl. der Nachweise über die Markterkundung bei Anbietern für die beantragte Aus- bzw. Umrüstung des Schiffes).

### 5.2 Vorhabenbeschreibung (VHB) inklusive aller notwendigen Anlagen und Erläuterungen

In der Vorhabenbeschreibung (VHB) sind die Projektziele sowie der Projektablauf nachvollziehbar darzustellen. Folgende Gliederung ist verbindlich:

1. *Deckblatt mit grundlegenden Informationen zum aus- bzw. umzurüstenden Schiff*
2. *Nutzungsbeschreibung des umzurüstenden Küstenschiffes*  
Die Nutzung des Küstenschiffes im Hinblick auf bisheriges und geplantes Fahrtgebiet, Transportgut und/oder Betätigungsfeld unter Berücksichtigung der Zweckbindungsfrist (gemäß Nummer 8 der Förderrichtlinie) ist kurz zu beschreiben.
3. *Spezifizierung der geplanten Maßnahme (technische Spezifikationen) sowie der verwertbaren Auswirkungen*  
Es ist darzustellen, welche der im Rahmen der Förderrichtlinie unter den Nummern 3.1 bis 3.3 aufgeführten Maßnahme(n) im Rahmen des Projektes adressiert werden soll(en). Neben dem Zielbild ist auch die technische Ausgangssituation in Bezug zur Maßnahme zu beschreiben (bspw. Bestandsmotor/identischer Ersatzmotor). Beides ist durch die konkrete Darstellung

technischer Parameter (in Bezug zu den Formblättern „Technik“ (T) und „Umwelt“ (U)) zu unterlegen. Zusätzlich ist Bezug zu nehmen auf die in Abschnitt 6, Tabelle 1 dieses Förderaufrufs aufgeführten Priorisierungskriterien.

Zur Evaluation des geplanten Vorhabens sollen aus den aktuellen und aus den aus der Maßnahme resultierenden Betriebsdaten des Schiffes Vorher-Nachher-Vergleiche gezogen werden. Hierbei stehen die Richtlinienziele im Fokus. Als fester Parameter soll daher die eingesparte Summe des/der adressierten Parameter(s) über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist berechnet werden.

Ergänzend zur Evaluation ist ein Begleitforschungsprogramm avisiert, bei dem anonymisierte Vorher-Nachher-Vergleiche anhand der im Rahmen der Antragstellung vorgelegten Emissionsdaten ausgewertet werden.

#### 4. *Darstellung der Arbeit- und Projektzeitplanung*

Es ist auszuführen, wie die geplanten Maßnahmen durchzuführen sind. Hierbei ist eine konkrete Aufgaben- und Zeitplanung vorzunehmen sowie die involvierten Akteure darzustellen. Eine Meilensteinplanung inkl. einer Mittelabrufplanung ist zu integrieren.

#### 5. *Anlagen*

Der VHB sind alle notwendigen Anlagen beizufügen, um die getroffenen Annahmen, den Stand der Technik sowie inhaltliche Zielbilder zu belegen. Hierbei sind folgende Dokumente obligatorisch:

- **Technisches Datenblatt zur Schiffsbeschreibung**
- **Generalplan des Küstenschiffs** (Darstellung der im Rahmen der Förderung adressierten Systeme)
- **Formblatt „Technik“ (T) und Formblatt „Umwelt“ (U) in Bezug zur adressierten Maßnahme**
- **Nachweis des Betriebsprofils des Küstenschiffes**
- **Emissionsdatenblätter und technische Dokumentation**  
Anzuführen sind Emissionsdatenblätter und technische Dokumentation der jeweiligen Vergleichssysteme nach den Nummern 3.1 bis 3.3 der Richtlinie sowie die korrespondierenden Unterlagen der adressierten Maßnahme. Angegeben sein müssen sowohl verwendete Treibstoffarten, Treibstoffverbräuche sowie die spezifischen Emissionswerte (in g/kWh) für CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, und PM.  
  
Die Daten sind jeweils durch Herstellerangaben und/ oder zertifizierte Prüfstellen zu erbringen, wobei die Maßnahmen der Energieeffizienz in jedem Fall durch den Nachweis einer zertifizierten Prüfstelle begleitet werden müssen.
- **Nachweis, dass das Schiff sowohl mit dem Referenzsystem als auch mit dem Zielsystem die Anforderungen an den EEDI (bei Schiffsneubauten) bzw. EEXI (bei Bestandsschiffen) erfüllt.**
- **Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe / IAPP Zertifikat (bei Fördergegenstand 3.1 und 3.2)**
- **Internationales Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung / EIAPP Zertifikat (bei Fördergegenstand 3.1 und 3.2)**
- **Nachweis der angestrebten Effizienzsteigerung durch eine zertifizierte Prüfstelle (bei Fördergegenstand 3.3)**
- **Herstellererklärung zum Fördergegenstand**
- **Flaggen- und Registernachweis**

### 5.3 Sonstige Pflichtdokumente

- **Unterlagen zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung (Bonitätsunterlagen)**

Die Beantragung einer durch die Richtlinie als Förderzweck definierten Maßnahme bedeutet, dass vom Antragsteller Eigenmittel für das Projekt zur Verfügung gestellt werden müssen. Gemäß Nr. 1.2 der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) zu § 44 Abs. 1 BHO dürfen Zuwendungen nur solchen Empfängern bewilligt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen. Zu den Anlagen für eine Bonitätsprüfung gehören grundsätzlich folgende Unterlagen:

- Erklärung zu „Unternehmen in Schwierigkeiten“
- Die beiden letzten durch einen sachverständigen Buch- oder Wirtschaftsprüfer bestätigten Jahresabschlüsse (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang); sofern Konsolidierung und Einbezug in einen Konzernabschluss erfolgen, ist die Vorlage der Einzelabschlüsse erforderlich
- Aktueller, vorläufiger Jahresabschluss (alternativ: aktuelle BWA)
- Geschäfts Lagebericht, mindestens aber eine Angabe zur Entwicklung der Umsatz- und Beschäftigtenzahl der letzten drei Jahre
- Aktueller chronologischer Handelsregisterauszug
- Auskunft der Hausbank mit Mindestangaben zur Dauer der Geschäftsbeziehung, Höhe der Kreditinanspruchnahmen/-überziehung, Kreditsicherheiten und Höhe der Kontoumsätze
- ggf. Bestätigung über Gewinnabführungsvertrag (falls vorhanden)
- ggf. 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.

- **Sonstige Unterlagen und Erklärungen**

Hierbei handelt es sich um allgemeine Erklärungen bei Teilnahme an staatlichen Förderprogrammen (z.B. Erklärung über subventionserhebliche Tatsachen; Erklärung zu weiteren Beihilfen; Erklärung, dass das Vorhaben nicht ohne Zuwendung umsetzbar ist).

## 6. Verfahren

Es kommt ein einstufiges Verfahren zur Anwendung. Anträge auf Gewährung von Fördermitteln sind über das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes easy-online (unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline>) einzureichen. Die Anträge stehen im Wettbewerb zueinander, sodass im Rahmen der Antragsprüfung im Falle der generellen Zuwendungsfähigkeit eine Priorisierung stattfindet. Das Antragsprüfverfahren erfolgt in zwei Schritten:

1. *Formale Prüfung eines Antrages:*

Im ersten Prüfschritt erfolgt die Antragsprüfung aus zuwendungsrechtlicher, betriebswirtschaftlicher und technischer Perspektive. Im Hinblick auf einen sparsamen Ansatz von Bundesmitteln wird die Notwendigkeit und Angemessenheit der Ansätze geprüft.

2. *Prüfung der Zuwendungswürdigkeit eines Antrages*

Alle als zuwendungsfähig bewerteten Anträge werden im Hinblick auf den Beitrag des Projektes zur Erreichung der Förderziele beurteilt und priorisiert. Hierzu werden die in Tabelle 1 aufgeführten Kriterien mit den dazugehörigen Gewichtungen herangezogen.

Tabelle 1: Bewertungskriterien zur Priorisierung von zuwendungsfähigen Projekten

Kriterien	Erläuterungen	Gewicht
Beitrag des Projektes zu den Zielen der NaMKü – Richtlinie: Reduzierung von Luftschadstoffen, Treibhausgasen, Verbesserung der Energieeffizienz → Prozentuale Verbesserung des adressierten Zieles	Relative Verbesserung zum Vergleichssystem pro Schadstoff/ Treibhausgas*	60 %
Wertschöpfungsanteil im Hinblick auf Komponenten und Austausch/Installation innerhalb der EU	Prozentualer Anteil geplanter Ausgaben innerhalb der EU	40 %

\*Bei gleicher Motorleistung

Neben den hier dargestellten Bewertungskriterien werden zusätzliche Abwägungen im Hinblick auf die Priorisierung der insgesamt durch die Richtlinie adressierten Ziele der Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie der Erhöhung der Energieeffizienz vorgenommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass eine THG-Reduktion bei sonstiger, vergleichbarer Zielerreichung, stärker gewichtet wird als Maßnahmen zur Reduktion von Luftschadstoffen.

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt. Hieraus ergeben sich u.a. Regelungen für die Durchführung von Vergabeverfahren in Bezug auf zuwendungsfähige Ausgaben, das Berichtswesen oder aber für etwaige Rückforderungen von Zuwendungen im Falle der Nichteinhaltung der Zuwendungsvoraussetzung (vgl. Nummer 8 der Richtlinie).

Im weiteren Verfahren ist das Nachfordern von klarstellenden Antragsunterlagen bzw. das Aufklären des Sachverhaltes durch den Projektträger möglich.

Die Ausgaben, die durch die Antragstellung entstehen, können nicht gefördert werden.

Die rechtsverbindliche Entscheidung über den Antrag und die Zuwendungshöhe erfolgt mit dem Zuwendungsbescheid. Mit dem Aus- oder Umrüstungsvorhaben soll binnen 6 Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheides begonnen werden. Die Vorhabenlaufzeit umfasst die Aus- oder Umrüstungsphase und wird unter Beteiligung des Antragstellers festgesetzt. Sie sollte grundsätzlich die Dauer von 2 Jahren ab Bestandskraft des Zuwendungsbescheides nicht überschreiten. Ausgenommen sind Vorhaben im Rahmen von Schiffsneubauten, bei welchen die Dauer von 3 Jahren ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht überschritten werden soll.

## 7. Antragstellung und Fristen

Im Rahmen des Förderaufrufes ist ein Stichtag vorgesehen, zu dem Anträge eingereicht werden können.

- **31.08.2022**

Die Begutachtung der Anträge erfolgt nach Ablauf des Stichtags (unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel), sodass die eingereichten Anträge im Wettbewerb zueinanderstehen.

Die Antragsunterlagen sind, wie unter Nummer 5 angegeben, elektronisch und postalisch beim Projektträger (TÜV Rheinland Consulting GmbH) sowie über das Portal easy-online (unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline>) bis zum Stichtag einzureichen.

Eine Antragstellung verbunden mit dem Hochladen der relevanten Dokumente ist über das Antragsportal easy online ab dem **01.06.2022** möglich.

Die Frist zur Einreichung des Antrages wird mit dem Eingang der vollständigen und formgerechten Antragsunterlagen gewahrt. Maßgeblich für einen fristgerechten Eingang ist der Zeitstempel im Antragsportal easy-online.

Die schriftliche Form des Antrags ist gewahrt, wenn der Antrag und die mit einer Unterschrift zu versehenen Dokumente/Erklärungen von einer vertretungsberechtigten Person unterschrieben sind. Der unterschriebene Antrag und die unterschriebenen Dokumente/Erklärungen sind im Original postalisch zu übermitteln.

## 8. Beratung und technische Unterstützung

Auf der Internetseite des Förderprogramms NaMKü ([www.namkue.de](http://www.namkue.de)) sind Informationen zum Förderverfahren veröffentlicht.

Weiterführende Beratung zum Prozess sowie zur Erstellung und Einreichung der Projektanträge wird durch den zuständigen Projektträger TÜV Rheinland Consulting GmbH erbracht.

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

### **Kontaktdaten Projektträger**

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
Zentralbereich Forschungsmanagement  
Projektträger  
Am Grauen Stein  
51105 Köln

Ansprechpartner  
Robert Kutz, Tel.: 030/ 756 874 201  
Pitt Schumann, Tel.: 030/ 756 874 246  
Kontakt E-Mail: [namkue@de.tuv.com](mailto:namkue@de.tuv.com)

Köln, den 01.06.2022

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
Projektträger