

# Fünfter Aufruf zur Antragseinreichung gemäß Nummer 7 der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 18.11.2020 in der Fassung der geänderten Förderrichtlinie vom 22. April 2024

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 Schiffgrößen. 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 von Schiffen sowie zur Verbesserung der Energieeffizienz von Küstenschiffen führen.

Die Richtlinie weist verschiedene Umsetzungsinstrumente zur Zielerreichung aus: **Antriebssystemmodernisierungen** 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.

In diesem Förderaufruf sind bis auf Weiteres alle Maßnahmen ausgenommen, die einen Bezug zum Thema Wasserstoff haben.

Im Bereich der Maßnahmen zur **Antriebssystemmodernisierung** sind sowohl Bestandsschiffe als auch Schiffsneubauten angesprochen. Saubere bzw. emissionsfreie und damit förderfähige Antriebssysteme werden definiert nach den Nummern 3.1.1 und 3.1.2 der Richtlinie. Hierbei ist die Nutzung von Systemen, die mit Erdgas (LNG und CNG) betrieben werden ausgeschlossen. Bei der Verwendung von Ammoniak als Kraftstoff muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass kein Lachgas emittiert wird. Zusätzlich muss sichergestellt sein, dass die Richtlinienanforderungen im Hinblick auf IMO TIER III Zertifizierung, Kohlenwasserstoffemissionen sowie Partikelemissionen eingehalten werden. Die Förderung von Hilfsmaschinen ist möglich, sofern die Aus- bzw. Umrüstung des Antriebssystems eines Küstenschiffes nach Nummer 3.1.1 oder Nummer 3.1.2 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 Antriebssystemen 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). Hierbei ist zu beachten, dass nur Maßnahmen und Technologien förderfähig sind, die nachweislich den Verbrauch von fossilen Brennstoffen nicht erhöhen.

Zur **Verbesserung der Energieeffizienz des Antriebssystems** werden nach Nummer 3.3.1 Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs des Antriebssystems bei Bestandsschiffen berücksichtigt, bspw. durch hydrodynamische, propulsionsverbessernde oder motorinterne Ansätze. Im Fokus steht der Antriebsenergieverbrauch, 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, welche nachweislich mindestens 10% Antriebsenergie einsparen, 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 im Seeverkehr für den Personen- und Güterverkehr, für den Hafenbetrieb oder für Hilfstätigkeiten 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

Insgesamt stehen bis zu 12,585 Mio. Euro an Fördermitteln im Rahmen dieses Aufrufes zur Verfügung. 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 Antriebssystemmodernisierung nach Nummer 3.1 beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben für emissionsfreie Antriebe 70% für große Unternehmen, 75% für mittlere Unternehmen und 80% für kleine Unternehmen. Für saubere Antriebe beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben 50% für große Unternehmen, 55% für mittlere Unternehmen und 60% für kleine Unternehmen.
- Bei Maßnahmen zur Schadstoffminderung nach Nummer 3.2 beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben 40% für große Unternehmen, 50% für mittlere Unternehmen und 60% für kleine Unternehmen.
- Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz nach Nummer 3.3 der Richtlinie beträgt die Zuwendung in Bezug zu den förderfähigen Ausgaben 30% für große Unternehmen, 40% für mittlere Unternehmen und 50% für kleine Unternehmen.

Kleine und mittlere Unternehmen („KMU“) im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, welche die Voraussetzungen des Anhangs I der AGVO erfüllen.

Die förderfähigen Ausgaben ergeben sich nach Nummer 6.3 der Richtlinie. Beihilfefähig sind gem. Artikel 36, 36b sowie 38 AGVO grundsätzlich nur die Investitionsmehrkosten.

Hierbei gelten folgende Bemessungsgrundlagen für die einzelnen Maßnahmen:

- **6.3.1 Antriebssystemmodernisierungen**

Als Bemessungsgrundlage der förderfähigen Ausgaben für Schiffsneubauten sind grundsätzlich die Investitionsmehrkosten der Komponenten für den Erwerb eines sauberen oder emissionsfreien Antriebssystems im Vergleich zu einem System, welches ohne Beihilfe unter Berücksichtigung geltender einschlägiger Unionsnormen erworben worden wäre, anzusehen. Ausgaben für Arbeiten an der Schiffsstruktur und sonstigen Systemen sind nicht förderfähig.

Als Bemessungsgrundlage der förderfähigen Ausgaben für Bestandsschiffe sind grundsätzlich die Investitionskosten der Komponenten für den Erwerb eines sauberen oder emissionsfreien Antriebssystems anzusehen. Zusätzlich werden für den Austausch des bisher genutzten Antriebssystems gegen ein sauberes oder emissionsfreies Antriebssystem die Ausgaben des Aus- und Einbaus einschließlich sicherheitstechnischer Folgekosten (z. B. Leckstabilität) anteilig gefördert.

Bei Antriebssystemen mit alternativen Kraftstoffen wird auch das zugehörige Kraftstofflagerungs- und -versorgungssystem an Bord gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Investitionsmehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.

- **6.3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung**

Als Bemessungsgrundlage für die in 3.2 adressierten Systeme der Richtlinie werden die Investitionskosten der Anlagen für den Erwerb inklusive der Einbaukosten angesehen.

- **6.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz des Antriebssystems**

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. Für Schiffsneubauten sind Ausgaben für Arbeiten an der Schiffsstruktur und sonstigen Systemen nicht förderfähig.

## 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:

- **Fachliches Erklärungsschreiben zu den im AZA angeführten Ausgabenpositionen**  
(Erläuterung der Notwendigkeit der angesetzten Positionen zur Erreichung des Vorhabenziels).
- **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 zum Projekt inklusive Projektname, Akronym, Schiffsfoto, Datum und VHB-Versionsnummer*
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. 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 Arbeitsplanung*  
Es ist auszuführen, wie die geplanten Maßnahmen durchzuführen sind. Hierbei ist eine konkrete Aufgabenplanung vorzunehmen sowie die involvierten Akteure darzustellen.

5. *Erläuterung des Beitrags des Vorhabens zur Erreichung der Richtlinienziele*

Es ist eine zusammenfassende Erläuterung der Notwendigkeit der Zuwendung zur Umsetzung des beantragten Projekts mit Bezug zum wirtschaftlichen und technischen Risiko des Antragstellers vorzunehmen. Hierbei ist ein Zusammenhang zwischen den Ergebnissen im Hinblick auf die Richtlinienziele sowie die damit verbundenen Investitionen herzustellen

6. *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:

- **Finanz- und Zeitplanung inklusive Meilensteinplanung**
- **Informationen zum Antragsteller inkl. 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.
- **Single-Line Diagramm des Antriebssystems**
- **Eigenerklärung inklusive der entsprechenden Nachweise**  
Anzuführen sind die geforderten Nachweise entsprechend der ausgewählten Fördermaßnahmen.
- **Herstellererklärung / Prüfstellenerklärung zum Fördergegenstand**  
Die Daten sind jeweils durch Herstellerangaben und/ oder zertifizierte Prüfstellen zu erbringen,
- **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. Dazu gehören:
    - Erklärung zu weiteren Beihilfen
    - Bestätigung über subventionserhebliche Tatsachen
    - Erklärung des Antragstellers, dass das Vorhaben nicht ohne Zuwendung umsetzbar ist
    - Erklärung zum Datenschutz
    - Erklärung zur Anreizwirkung (nur Großunternehmen)

## 6. Verfahren

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Die Aufteilung der Fördermittel erfolgt unter allen zuwendungsfähigen Anträgen nach dem Stichtag zur Antragseinreichung. Dabei wird eine Separation zwischen den Schiffsneubauten und Bestandsschiffen vorgenommen. Die Bewertung der eingegangenen Anträge erfolgt, unter Berücksichtigung der Richtlinienziele, mit einem Schwerpunkt auf den Bestandsschiffen.

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. 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 zum Vergleichssystem pro Schadstoff/ Treibhausgas im Verhältnis zur beantragten Höhe der Zuwendung	70 %
Wertschöpfungsanteil im Hinblick auf Komponenten und Austausch/Installation innerhalb der EU	Prozentualer Anteil geplanter Ausgaben innerhalb der EU	30 %

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 folgender Stichtag vorgesehen, bis zu dem Anträge eingereicht werden können.

**15.09.2024**

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 **15.07.2024** 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  
Katharina Thomas,         Tel.: 0201/ 63496 167  
Kontakt E-Mail:             [namkue@de.tuv.com](mailto:namkue@de.tuv.com)

Köln, den 04.07.2024

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
Projektträger