

Projektträger für das



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Nachhaltige
Modernisierung von
Küstenschiffen



Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen

Innovationsimpulse setzen. Energieeffizienz steigern. Nachhaltigkeit erhöhen

Vorstellung der Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen
- Nachhaltiger Schiffsbetrieb & klimafreundliche Brennstoffe -
Stade, 22.06.2023

Agenda

- Übersicht Förderprogramme
- Förderrichtlinie Namkü
 - Ziele
 - Fördergegenstände
- Beispielprojekte
- Höhe der Zuwendung
- Antragstellung



Übersicht Förderprogramme

Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien II



Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten zur Entwicklung innovativer Hafentechnologien

Förderrichtlinie Digitale Testfelder in Häfen



Förderung von Investitionen in digitaler Infrastruktur zum Aufbau digitaler Testfelder

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen



Förderung von Investitionen zur Steigerung der Energieeffizienz und Emissionsreduktion auf Schiffen

Ziele der Förderrichtlinie

- **Innovationsimpulse und finanzielle Anreize zur Modernisierung von Küstenschiffen**
 - **Reduzierung von Luftschadstoffen (NO_x) und Partikel** ↓
 - **Reduzierung von Treibhausgasen** ↓
 - **Verbesserung der Energieeffizienz** ↑
- **Fokus auf weitgehender Technologieoffenheit**

Fördergegenstände

- Maßnahmen zur **Motorenmodernisierung**
 - Maßnahmen zur **Schadstoffminderung**
 - Maßnahmen zur Verbesserung der **Energieeffizienz**
- **Grundvoraussetzung der Förderung ist, dass über geltende Unionsnormen hinauszugehen ist und dadurch der Umwelt- und Klimaschutz sowie die Energieeffizienz verbessert wird**



1. Motorenmodernisierung

- Gefördert werden **emissionsärmere Motoren** im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren
 - Bestandsschiff: **IMO Tier III**
 - Neubau: **IMO Tier III -10% NO_x**
 - Motoren mit Methanol, Ethanol, Ammoniak, Wasserstoff oder strombasierte Kraftstoffen (Power-to-Liquid oder Power-to-Gas)
 - Diesel- und gaselektrische sowie rein elektrische Antriebe

 LNG / CNG – Motoren sind nicht förderfähig

2. Schadstoffreduzierung

Förderung von:

- Technologien / Anlagen / Verfahren mit Reduktion von
 - Partikelemissionen (PM) um 90 %
oder
 - Stickoxidemissionen (NOx) um 80 %
oder
 - Kohlenwasserstoffemissionen (HC) um 90 %
oder
 - Gleichwerte Kombination der genannten Schadstoffe



Adressiert werden
ausschließlich Bestandsschiffe.

3. Verbesserung der Energieeffizienz / Windassistenzsysteme

Förderung von:

- Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs um mind. 10 %
- Fokus liegt dabei auf der Antriebsenergie (keine Betrachtung von Hafentiegezeit, Umschlag, Hotelbetrieb etc.)

 Adressiert werden ausschließlich Bestandsschiffe

Förderung von:

- Windassistenzsystemen die mind. 10 % Antriebsenergie einsparen

 Gilt für Bestandsschiffe und Neubauten

Fördermittel / Höhe der Zuwendung

Zur Verfügung stehende Fördermittel sind abhängig vom Bundeshaushalt

Höhe der Zuwendung

Motorenmodernisierung und Schadstoffminderung:

40% der förderfähigen Ausgaben

Energieeffizienz und Windassistenzsysteme:

30% der förderfähigen Ausgaben



Zuschläge

- +20% für kleine Unternehmen
- +10% für mittlere Unternehmen
- +5% C-Fördergebiet

https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/grw-fordergebiete-2022-2027.pdf?__blob=publicationFile&v=8

Rechtlicher Rahmen

- Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen
- Förderaufruf (Laufzeit von ca. 2-3 Monaten)
- Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung – ANBest-P
 - 3. Vergabe von Aufträgen (Vergaberecht ist anzuwenden)

Wer kann einen Antrag stellen?

- In Deutschland ansässige Unternehmen in Privatrechtsform
 - Inhaber eines NOKmax-Handelsschiffes
 - Deutsches Seeschiffregister; förderfähige Flagge (EU, Island, Liechtenstein, Norwegen, Schweiz)
 - Gewerbliche Nutzung / Vercharterung als Fracht- oder Fahrgastschiff (inkl. Arbeitsschiffe)
- Ausgeschlossen: Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe, Sportboote, Staatsschiffe (hoheitliche Nutzung)
- Zweckbindungsfrist: 5 Jahre

Anforderungen an die Anträge

- Einstufiges Förderverfahren (d.h. Vollanträge)
- Nutzung des elektronischen Antragssystem des Bundes (easy-online)
- Ein Antrag pro Küstenschiff
- Anträge setzen sich aus vier Dokumentationsbereichen zusammen
 - 1. Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA)**
 - 2. Vorhabenbeschreibung (VHB)**
 - 3. Unterlagen zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung**
 - 4. Sonstige Unterlagen und Erklärungen**

Beispielprojekte

Motorenmodernisierung

Projektstart 01.07.2022 (SAL Heavylift)



Neubauprojekt „Orca“ Klasse mit
Methanol Ready Motoren

- Bau von vier Schwergutschiffen
- Kombination aus diesel-mechanisch, diesel-elektrisch und Hybridantrieb
- Emissionsminderung IMO Tier III -10%

Schadstoffminderung

Projektstart 01.12.2022 (Scandlines)



Umrüstung Fähren „Deutschland“ und
„Schleswig-Holstein“

- Erweiterung des hybriden Antriebs
- 80% batterieelektrischer Betrieb

Energieeffizienz / Windassistentz

Projektstart 01.01.2023 (BRISE Bereederung)



Neubauprojekt „Cemcommander“

- Neubau Zementfrachter
- Installation eines Rotorsegels
- Einsparung von bis zu 14% Antriebsenergie

Informationen und Kontakt



Informationen unter www.namkue.de und beim Projektträger
TÜV Rheinland Consulting GmbH

Robert Kutz Projektträger NaMKü

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Am Grauen Stein
51105 Köln
Telefon: +49 30 / 756 874 201
E-Mail: robert.kutz@de.tuv.com



Pitt Schumann Projektträger NaMKü

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Am Grauen Stein
51105 Köln
Telefon: +49 30 / 756 874 246
E-Mail: pitt.schumann@de.tuv.com

