



Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des „Maritimen Forschungsprogramms“ der Bundesregierung

Vom 1. Dezember 2017

Vorbemerkung

Die maritime Wirtschaft hat eine Schlüsselrolle für Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung am Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit einem Umsatzvolumen von geschätzten 50 Mrd. € und ca. 400 000 Arbeitsplätzen ist die maritime Branche stark geprägt von einer modernen, spezialisierten Schiffbau- und Zulieferindustrie. Innovative meeres technische Produkte aus dem Hochtechnologiesegment sowohl für wissenschaftliche Anwendungen als auch insbesondere zur Erhöhung der Energie- und Ressourcensicherheit verfügen global über hohe Wachstumspotenziale.

Der steigende internationale Wettbewerbsdruck erfordert erhebliche Anstrengungen zur Standortsicherung im engen Schulterschluss zwischen Industrie, Wissenschaft und Politik. Zentrales Anliegen der Bundesregierung in der „Maritimen Agenda 2025“ ist die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft. Als Instrument zur Sicherung und zum Ausbau der Technologieführerschaft leistet die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation einen wichtigen Beitrag.

1 Förderziel, Zuwendungszweck und Rechtsgrundlagen

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) unterstützt mit dem maritimen Forschungsprogramm Forschungs- und Technologievorhaben mit einer Anwendung in der maritimen Branche am Standort Deutschland.

Damit unterstreicht die Bundesregierung ihr Ziel, die Innovationskraft der maritimen Branche im internationalen Wettbewerb zu stärken, wichtige Arbeitsplätze am Standort zu sichern sowie auszubauen und gleichzeitig den Schutz von Klima und Umwelt voranzutreiben. Innovative maritime Produkte und Dienstleistungen unterstützen beispielsweise die nationale Energiewende durch eine Reduzierung von Kosten und Zeit bei Errichtung, Monitoring und Wartung von Offshore-Windparks. Neue Antriebssysteme sollen nicht nur Kosten sparen sondern insbesondere auch höheren Umweltstandards genügen. Für die Sicherung der Versorgung mit den notwendigen Rohstoffen und Ressourcen gewinnt das Meer zunehmend an Bedeutung. Hier werden neue maritime Technologien benötigt, um Meeresressourcen umweltverträglich nutzbar zu machen.

Die Entwicklungstrends hin zu smarten Systemen und Produktionsmethoden setzen künftig auch in der maritimen Branche neue Maßstäbe. Die maritime Digitalisierung verfügt über beachtliche Potenziale, um den Standort konkurrenzfähig zu erhalten und gleichzeitig Umwelt und Ressourcen zu schonen. Völlig neue Geschäftsmodelle werden möglich. Gleichzeitig muss aber auch ein besonderes Augenmerk auf die Datensicherheit gelegt werden.

Die Maßnahmen im Rahmen dieses Programms umfassen Forschungsarbeiten und Technologieentwicklungen, die in den klassischen Branchensegmenten Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik gebündelt werden.

Ein weiterer Fokus liegt auf dem Aspekt „Echtzeitdienste für die Maritime Sicherheit“, der in einer separaten Förderbekanntmachung behandelt wird. Aufgrund der engen inhaltlichen Verwandtschaft werden beide zugrunde liegenden Fördertitel thematisch und projekttechnisch eng miteinander abgestimmt.

In besonderer Weise soll in dem Forschungsprogramm der Entwicklung Rechnung getragen werden, dass viele Technologien nicht mehr eindeutig einzelnen Segmenten zuzuordnen sind. Umweltschonende Technologien lassen sich beispielsweise nicht mehr allein auf den Aspekt Antriebssystem reduzieren. Hier spielen künftig alle Branchensegmente eine verstärkte Rolle. Analoges gilt auch für die Themenfelder Digitalisierung, Sicherheit und Ressourcen. In bestimmten Bereichen werden sektorübergreifende Kooperationen und eine Vernetzung über Branchengrenzen hinweg notwendig, um angemessene technische Lösungen entwickeln zu können. Diese Trends werden in den folgenden Querschnittsthemen berücksichtigt:

- Umweltschonende maritime Technologien
- Maritime Digitalisierung und smarte Technologien
- Maritime Sicherheit und
- Maritime Ressourcen



Umweltschonende maritime Technologien: Seinen Ursprung hat dieses wichtige Querschnittsthema – oft als „Green Shipping“ bezeichnet – in den klassischen Schiffstechnologien. Obwohl die Schifffahrt gemessen an der Transportleistung der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger ist, sind weiter intensive Verbesserungen mit Blick auf Klima und Umwelt auch bei Schiffen erforderlich. Durch Technologieinvestitionen in den „grünen“ Anwendungsbereichen, wie Green Shipping, Green Production und Blue Growth, kann die maritime Industrie einen wichtigen Beitrag zu einer verantwortungsvollen Meeresnutzung und zum Klimaschutz leisten.

Sehr wichtig sind umweltverträgliche Technologien für maritime Antriebssysteme. Der Trend geht derzeit neben neuen Methoden der Abgasnachbehandlung zu immer weniger Erzeugung schädlicher Emissionen. Dabei kommt alternativen Energieträgern eine wichtige Rolle zu, da Schiffe insbesondere im Interkontinentalverkehr einstweilen auf kohlenstoffhaltige Kraftstoffe nicht verzichten können.

Sektorübergreifende Kooperationen können künftig dazu beitragen, die Umweltbilanz des Transportträgers Schiff weiter zu verbessern. Die CO₂-neutrale Erzeugung von Kraftstoffen aus „Power to Fuel“ kann ein solcher Weg sein. Eng verbunden mit den Antriebssystemen ist auch der Energieverbrauch an Bord. Bei allen Schiffen und maritimen Systemen muss der Fokus auf Gesamtenergie- und Lebenszyklusbilanzen verstärkt werden. Dazu gehören neben Effizienzverbesserungen der Einsatz neuer Werkstoffe und Bauweisen, die Recyclingfähigkeit sowie die Ressourcenschonung.

Maritime Digitalisierung und smarte Technologien: Die Entwicklung von „Smarten Technologien“ einschließlich der maritimen Industrie 4.0 spielt in allen Bereichen der maritimen Branche eine zunehmend wichtige Rolle. Smarte Produktionstechnologien ermöglichen verkürzte Durchlaufzeiten und eine Reduzierung der Fehlerraten bei gleichzeitig verbesserter Produktqualität. Die Verbesserung der Informationsbeschaffung durch mehr und intelligenter Sensorik erlaubt in allen maritimen Segmenten umfassende Innovationssprünge. Beispielsweise gestattet die stetige Überwachung von Systemen und Subsystemen eine zustands- und vorhersagegesteuerte Wartungsplanung mit erheblichen Verbesserungen im Bereich Flexibilität und damit der betrieblichen Wirtschaftlichkeit. Zu den treibenden Faktoren sind insbesondere zu zählen:

- Vernetzung und Digitalisierung
- Big und Smart Data
- Robotische Systeme
- Erhöhung des Automationsgrades
- Autonome Technologien
- Smarte Materialien für den maritimen Einsatz

Die stetig steigenden Fähigkeiten in Richtung hoher Vernetzungs- und Automatisierungsgrade öffnen darüber hinaus die Tür zu ganz neuen Geschäftsmodellen.

Maritime Sicherheit ist als ein klassisches Querschnittsthema traditionell in allen Technologiesegmenten der maritimen Branche vertreten und beinhaltet sowohl den Bereich *Safety* als auch *Security*. Analog zur Luftfahrt ist die Sicherheit bei allen maritimen Produkten von zentraler Bedeutung und betrifft den Schutz von Personen, Umwelt, Infrastruktur und Wirtschaftsgütern vor Gefahren und Unfällen. Durch Verbesserung der technischen Sicherheit und Zuverlässigkeit von See- und Binnenschiffen, Offshore-Strukturen, maritimen Systemen, Prozessen und Dienstleistungen wird ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung maritimen Handelns geleistet.

Die zunehmende Komplexität von Schiffssystemen, die Entwicklungen in Richtung Autonomie und die zunehmende Nutzung des Wirtschaftsraums Meer führen gleichzeitig zu ganz neuen Anforderungsprofilen für die maritime Sicherheit. Bedienpersonal wird zunehmend abhängig von leistungsfähigen Lagebilderfassungen und Darstellungen, die die Entscheidungsprozesse unterstützen müssen.

Maritime Ressourcen und deren Nutzung waren auch in Vorläuferprogrammen bereits als Querschnittsthemen im Segment der Meerestechnik gelistet. Neue Entwicklungstrends in unserer Volkswirtschaft aber auch weltweit lassen das Thema Maritime Ressourcen in Zukunft stark an Bedeutung gewinnen. Zu den neuen Trends zählt das Bestreben, den Transportsektor klima- und umweltfreundlicher zu machen. Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auf große politische Themen wie Elektromobilität, Energiewende oder Industrie 4.0. Diese Megatrends führen zu veränderten Bedarfen in der Rohstoffversorgung. Diese Entwicklungen sind daher auch wichtig für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit unserer Volkswirtschaft. Um den Zugang zu wertvollen Rohstoffen, regenerativer Energie offshore und nachhaltiger Nahrung zu sichern, müssen umweltschonende, robuste und wirtschaftliche Technologien zur Ressourcengewinnung in den Meeren entwickelt werden. Hier hat Deutschland die Chance, über geeignete Technologieentwicklung auch internationale Standards zu setzen, um die Nutzung der Meeresressourcen nicht nur wirtschaftlich, sondern auch umweltschonend zu gestalten.

Die vorliegende Förderbekanntmachung stellt unter Berücksichtigung der aktuellen gesellschaftlichen und technologischen Herausforderungen eine konsequente Fortführung des Engagements des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie für die maritime Wirtschaft bei Forschung und Entwicklung maritimer Technologien dar.

1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt Zuwendungen nach Maßgabe dieser Bekanntmachung, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis (AZA)“ bzw. der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis (AZK)“ des BMWi. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres



pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Eingereichte Projektvorschläge stehen untereinander im Wettbewerb.

Die Förderung nach diesen Regelungen erfüllt die Voraussetzungen der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-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 (AEUV – ABI. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, im Folgenden „Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung“ – AGVO) und ist demnach im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung sind vor allem Projekte aus dem Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation, die sich durch ein hohes wissenschaftliches und technisches Risiko auszeichnen und einen Beitrag zu den in der vorliegenden Förderbekanntmachung definierten Forschungsschwerpunkten leisten.

Gefördert werden Projekte mit zentralem Bezug zu den vier Branchensegmenten Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik, die insbesondere für die oben genannten gesellschaftlichen Herausforderungen relevant sind und die aufgeführten Querschnittsthemen repräsentieren:

- Umweltschonende maritime Technologien
- Maritime Digitalisierung und smarte Technologien
- Maritime Sicherheit
- Maritime Ressourcen

Als flankierende Maßnahme können Innovationscluster gefördert werden.

Nachfolgend werden wichtige Forschungsbedarfe spezifiziert.

2.1 Schiffstechnik

Ziel der Forschungsförderung in diesem Bereich sind die Verbesserung von Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Transportsystems Schiff sowie die Erfüllung steigender Umweltstandards. Um Technologien später erfolgreich in den Markt einführen zu können, spielen Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit eine besondere Rolle. Das Segment Schiffstechnik berücksichtigt dabei sowohl die Konzeption des Schiffes selbst als auch eine große Anzahl von Systemen und Komponenten. Erhebliche Fortschritte werden auch dort erwartet, wo ein Erkenntnisgewinn durch digitale Vernetzung und Kooperation in Innovation einfließt.

Vor diesem Hintergrund werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte der Schiffstechnik in folgenden exemplarischen Bereichen gefördert:

- Innovative Schiffs- und Antriebskonzepte
- Reduzierung von Energiebedarf und Emissionen mit Ziel Nullemissionen
- Erhöhung der Schiffs- und Systemsicherheit
- Schöpfen von Potenzialen durch Digitalisierung

2.2 Produktion maritimer Systeme

Wichtige Wettbewerbsfaktoren in komplexen Hochtechnologiesegmenten, wie z. B. dem Spezialschiffbau, sind Schnelligkeit und Zuverlässigkeit bei gleichzeitiger Steigerung der Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit von Produktion, Betrieb, Wartung und Recycling von Schiffen und meeres technischen Anlagen. Daher sollen die Produktivität gesteigert, die Produktionsrisiken verringert und die Durchlaufzeiten bei steigender Qualität und verbesserter Ressourcenschonung erhöht werden.

Innovationen in der maritimen Produktionstechnik, Produktionsorganisation und beim Materialeinsatz stehen dabei besonders im Fokus:

- Flexible und automatisierte Produktionstechnik
- Effiziente Produktionsorganisation für hochkomplexe Produkte
- Digital vernetzte Produktion
- Einsatz innovativer Fertigungsverfahren und Materialien

2.3 Schifffahrt

Die Entwicklung innovativer, marktfähiger Verfahren und Technologien für eine sichere, effiziente sowie klima- und umweltfreundliche See- und Binnenschifffahrt hat ein erhebliches Potenzial zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Dabei ist die Schifffahrt ein zentrales Glied in der internationalen Logistikkette und beeinflusst die Effizienz des Handels sowie den ökologischen Fußabdruck vieler Güter. Vorhandene Chancen und Potenziale der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung werden genutzt, um den wachsenden Herausforderungen für den Menschen als Entscheider, den sich verschärfenden Vorschriften und dem erhöhten Verkehrsaufkommen zu begegnen. Gefördert werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit Innovationspotenzial in den folgenden exemplarischen Feldern:



- Innovationen für einen effizienten, sicheren und umweltschonenden Schiffsbetrieb
- Maritime Digitalisierung, Assistenzsysteme und Autonomie
- Mensch-Maschine-Interaktion

2.4 Meerestechnik

Der Markt für meerestechnische Anwendungen wird auch in Zukunft wachsen und bietet gute Chancen für innovative, wirtschaftliche und nachhaltige Technologien. Ziel der Förderung ist es, die vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen zu unterstützen, sich auf den bestehenden meerestechnischen Märkten zu behaupten und neue Geschäftsfelder zu erschließen. Mit der Erschließung mariner Ressourcen zur Sicherung der Rohstoff- und Energieversorgung und für eine funktionierende Energiewende wächst die Notwendigkeit und Dringlichkeit für die Entwicklung praxistauglicher, umweltschonender und wirtschaftlicher Verfahren und Technologien. Wie in allen maritimen Bereichen ist zu erwarten, dass der Einsatz digitaler Technologien, die Vernetzung von Daten und Systemen sowie die daraus erwachsenden Autonomiefähigkeiten ein erhebliches Potenzial für neue Technologien und Geschäftsmodelle bergen.

Um die erheblichen Herausforderungen und Entwicklungsrisiken im Bereich der Meerestechnik abzufedern und damit Innovation zu erleichtern, werden Projekte in einem breiten Anwendungsspektrum gefördert. Wesentliche Themenkomplexe sind beispielsweise:

- Intelligente und autonome Systeme
- Nachhaltige und wirtschaftliche Offshoretechnik
- Marine Ressourcen

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland. Die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) ist ausdrücklich erwünscht. Die gültige KMU-Definition der Europäischen Gemeinschaft ist im Internet einzusehen unter

http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition_de.

Antragsberechtigt sind auch Einrichtungen der Kommunen und Länder sowie des Bundes, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und gemeinnützige Organisationen.

Forschungseinrichtungen, die von Bund und/oder Ländern grundfinanziert werden, kann neben ihrer institutionellen Förderung nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbedingten Ausgaben bzw. Kosten bewilligt werden.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller:

- die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind,
- die als Unternehmen in Schwierigkeiten entsprechend Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 anzusehen sind,
- über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 c ZPO oder § 284 AO treffen.

Eine Förderung ist zudem in den Fällen ausgeschlossen, in denen die Voraussetzungen von Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO erfüllt sind.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Es werden Vorhaben gefördert, die die Voraussetzungen von Artikel 25, 26, 27, 28 oder 29 AGVO erfüllen.

Die Vorhaben dürfen noch nicht begonnen haben. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Planung, Genehmigungsverfahren etc. gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation, über ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten und über die technische Grundausstattung zur Durchführung des Projekts verfügen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen.

Bei den zu fördernden Vorhaben handelt es sich grundsätzlich um industriegeführte Verbundprojekte, an denen Partner aus der gewerblichen Wirtschaft und aus der Forschung beteiligt sind, die arbeitsteilig und interdisziplinär eine Problemstellung bearbeiten. Im Rahmen der Verbundprojekte werden relevante und technologisch aktuelle Trends und Themen der Forschung und Entwicklung aufgegriffen.



Die Mittelstandsförderung hat in der maritimen Forschungsförderung eine besonders hohe Priorität. Es wird daher eine signifikante Beteiligung von KMU angestrebt.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte, vom BMWi vorgegebene Kriterien* nachgewiesen werden.

Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, auf die Förderung des Bundes in der Öffentlichkeit hinzuweisen, dem BMWi und seinen Projektträgern Beiträge und Bilddaten zur Unterstützung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beizusteuern sowie auf öffentlich zugänglichen Seminaren über ihre Forschungsergebnisse zu berichten und diese zur Diskussion zu stellen.

Bezüge zu anderen Förderbereichen oder früheren und laufenden Fördermaßnahmen des Bundes, der Länder oder der EU und deren Bedeutung für den geplanten Forschungsansatz sind anzugeben. Bisherige und geplante entsprechende Aktivitäten sind zu dokumentieren.

Antragsteller müssen sich im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie müssen prüfen, ob für das beabsichtigte Vorhaben eine EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis dieser Recherche ist im Förderantrag mitzuteilen.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel bei anderen Stellen beantragt worden sind.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

Die Zuwendungen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten. Grundsätzlich wird eine angemessene Eigenbeteiligung von mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten vorausgesetzt. Für KMU sind unter Berücksichtigung etwaiger Zuschläge nach Artikel 25 AGVO Förderquoten von bis zu 80 % möglich.

Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger soll der Umfang aller Unteraufträge bzw. Fremdleistungen die Hälfte seiner eigenen Projektkosten nicht übersteigen.

Die Bestimmung der förderfähigen Kosten und die Bemessung der jeweiligen Förderquote müssen den Regelungen der Artikel 25, 26, 27, 28 und 29 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 entsprechen.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013) – nur unter folgenden Voraussetzungen kumuliert werden:

- die andere Beihilfe bezieht sich nicht auf dieselben förderfähigen Kosten oder
- durch die Kumulierung wird die maximal zulässige Beihilfeintensität der jeweils einschlägigen Regelung der AGVO nicht überschritten.

Soweit Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen im Zusammenhang mit geförderten Projekten nichtwirtschaftliche Tätigkeiten im Sinne von Randziffer 18 des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation durchführen, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben im Einzelfall mit bis zu 100 % förderfähig. Bei Mitgliedern der Helmholtz-Gemeinschaft, der Fraunhofer-Gesellschaft und anderen Forschungseinrichtungen, bei denen die Bemessungsgrundlage Kosten zugelassen werden kann, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten in der Regel mit bis zu 80 % förderfähig, soweit sie nichtwirtschaftliche Tätigkeiten im Sinne von Randziffer 18 des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation durchführen.

Die Laufzeit der Verbundprojekte soll im Regelfall drei Jahre nicht überschreiten.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungs-Vorhaben“ in ihrer jeweils gültigen Fassung sein.

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)“, die „Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF 98)“ sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren (BNBest-mittelbarer Abruf)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung, sofern die Zuwendungsmittel im sogenannten Abrufverfahren bereitgestellt werden.

* Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=170



Bei der im Rahmen dieser Förderbekanntmachung gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Eine begleitende Erfolgskontrolle der Fördermaßnahme gemäß den Verwaltungsvorschriften Nummer 11a zu § 44 in Verbindung mit Nummer 2.2 zu § 7 BHO ist vorgesehen. Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation bzw. begleitende Erfolgskontrolle vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers, (Antragsunterlagen und Nutzung des elektronischen Antragsystems, sonstige Unterlagen)

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi derzeit den Projektträger Jülich (PtJ) (<http://www.ptj.de/>) beauftragt.

Forschungszentrum Jülich GmbH
Projektträger Jülich (PtJ)
Meeresforschung, Geowissenschaften, Schiffs- und Meerestechnik (MGS)
Fachbereich Maritime Technologien (MGS2)
Zimmerstraße 26 – 27
10969 Berlin

Für Anfragen stehen Ihnen die Ansprechpartner beim Projektträgers Jülich (MGS2) zur Verfügung: <https://www.ptj.de/schifffahrt-meerestechnik-Ansprechpartner>

Für die Förderung geltende Richtlinien, Vordrucke, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <https://foerderportal.bund.de> in der BMWi-Rubrik „Formularschrank“ abgerufen werden.

Zur Erstellung von Projektskizzen und förmlichen Förderanträgen ist ausschließlich das elektronische Formularsystem für Anträge, Angebote und Skizzen „easy-online“ (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>) zu nutzen.

7.2 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist zweistufig angelegt. Das Verfahren beginnt in der ersten Stufe mit der Skizzenvorlage. Wird eine Skizze als förderfähig bewertet, erfolgt unter der Voraussetzung ausreichender Haushaltsmittel eine Empfehlung zur Antragstellung. Mit Eingang vollständiger Antragsunterlagen setzt sich das Antragsverfahren in der zweiten Stufe fort und endet in der Regel mit einer Bewilligung oder Ablehnung der förmlichen Anträge durch das BMWi. Skizzen und/oder Förderanträge können verfahrensbeendend jederzeit zurückgezogen werden.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger zunächst Projektskizzen in elektronischer Form über „easy-online“ einzureichen.

Bei Verbundprojekten sind Projektskizzen durch den Verbundkoordinator vorzulegen.

Hinweise zur Erstellung von Projektskizzen und deren Bewertungskriterien können unter folgender Internetadresse abgerufen werden:

<https://www.ptj.de/schifffahrt-meerestechnik/projektskizzen-neu>

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderantrag und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe sind dem Projektträger – nach grundsätzlich positiv bewerteten Projektskizzen – förmliche Förderanträge in elektronischer Form über „easy-online“ einzureichen.

Bei Verbundprojekten sind die vollständigen Antragsunterlagen in Abstimmung mit dem Verbundkoordinator zeitlich gebündelt einzureichen.

Hinweise zur Erstellung der Antragsunterlagen sowie zum Entscheidungsverfahren können unter folgender Internetadresse abgerufen werden:

<https://www.ptj.de/schifffahrt-meerestechnik/antragstellung-neu>

Das BMWi entscheidet über die eingereichten Förderanträge nach abschließender Prüfung unter Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel.



7.3 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO, die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Förderbekanntmachung Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Inkrafttreten

Die Förderbekanntmachung tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Berlin, den 1. Dezember 2017

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. W. Scheremet
