




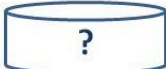


## Neustrukturierung der Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation in Schiffbau & Meerestechnik

Forschung, Entwicklung und Innovation spielen eine Schlüsselfunktion für die Zukunft der Industrie im Hochlohnland Deutschland. Schiffbau und Meerestechnik gehören zu den Technologiebranchen mit der höchsten Innovationsfrequenz. Zur Stärkung des maritimen Industriestandorts Deutschlands sollten die verfügbaren Förderinstrumente ausgebaut, optimiert und ergänzt werden:

		bisher	zukünftig
<b>Innovationsförderung</b> „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“	Zielgruppe: Werften	Bund/Länder je 50% 	Bund 100% 
<b>Forschungsförderung</b> „Maritime Technologie der nächsten Generation“	Zielgruppe: maritime Industrie		
<b>Zentrale Forschungsinstitution für Schiffbau &amp; Meerestechnik</b>	Zielgruppe: maritime Industrie	X	3 Mio. € 
<b>Risikokapital für Referenzprojekte</b>	Zielgruppe: maritime Industrie	X	

### a. Innovationsförderung

Die Fördermöglichkeiten, die der seit dem 01.01.2015 geltende neue EU-Rechtsrahmen erlaubt, müssen optimal genutzt werden. Aufgrund der teilweise verbesserten Fördertatbestände und Förderquoten hatte der VSM nach ersten Schätzungen bereits im Herbst einen Bedarfsaufwuchs in der Größenordnung von 20% für erforderlich gehalten. Vorbehaltlich der noch nicht vorliegenden Details des neuen Förderprogramms zeichnen sich inzwischen konkrete Bedarfe in der Größenordnung von 45 Mio. € ab.

Die bisherige Kofinanzierungsregelung zwischen Bund und Ländern, die als politischer Kompromiss nach Einführung des allein durch den Bund getragenen CIR-Programms getroffen wurde, hat immer wieder erhebliche Probleme verursacht. Sie behindert eine unbürokratische Nutzung des Instruments. Unternehmensinternen Planungsänderungen, die eine Produktionsverlagerung von einem Bundesland in ein anderes erforderlich machten, haben erheblichen administrativen Aufwand verursacht. Teilweise konnten Mittel nicht

ausgeschöpft werden, weil die Haushalte zwischen Bund und Land nicht korrespondierten. Inzwischen traten erste Fälle von Ungleichbehandlung auf, weil die Kofinanzierungspflicht nur Länder betrifft, die das CIRP-Programm im Schiffbau nutzen. Dies war in der Vergangenheit nicht in allen Küstenländern der Fall und findet in der Regel auch keine Anwendungen auf den ebenfalls förderfähigen Binnenschiffbau, der vor allem in den Binnenländern betrieben wird.

Der VSM hat darum die künftige Ausgestaltung als reines, ausreichend dotiertes Bundesprogramm vorgeschlagen.

#### b. Vorwettbewerblich Forschungsförderung

Das Forschungsförderprogramm „Maritime Technologie der nächsten Generation“ läuft Ende 2015 aus, sodass eine erneute Ausschreibung, Mandatierung des Projektträgers sowie eine bedarfsgerechte Budgetierung zeitnah erfolgen muss. Rückmeldungen aus der Industrie belegen, dass ein deutlich höheres Fördervolumen benötigt wird, um alle Vorhaben auf den Weg zu bringen. Hierbei handelt es sich unter anderem auch um Großprojekte von Unternehmen aus Süddeutschland. Um ein starkes Signal zu setzen wird vorgeschlagen, den Budgetansatz für 2016 auf 64 Mio. € anzuheben.

#### c. Zentrale Forschungsinstitution für Schiffbau & Meerestechnik

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) verdeutlicht den großen Nutzen einer zentralen Forschungsinstitution. Für das Zukunftsthema Schiffbau und Meerestechnik existiert keine vergleichbare Institution. Die maritime Branche benötigt dringend eine Institution, die übergreifende Technologie-Entwicklungsthemen bearbeitet (siehe Anlage). Die besten Voraussetzungen und Entwicklungsmöglichkeiten hierfür bietet das bereits existierende, von der Industrie und durch Projektmittel getragene Center of Maritime Technologies (CMT) in Hamburg. Notwendig ist jedoch eine Ertüchtigung des CMT, um die Arbeit auf bisher fehlende Bereiche ausdehnen und verstetigen zu können. Es wird vorgeschlagen, das CMT in einem ersten Schritt für drei Jahre mit einer institutionellen Förderung von 3 Mio. € p.a. auszustatten, um neben der weiterlaufenden Projektarbeit angemessene Strukturen aufzubauen und ein umfassendes Konzept für die anschließende Gesamtumsetzung zu erarbeiten. Anschließend verständigen sich Fördermittelgeber und Industrie nach einer Evaluierung auf eine dauerhafte Finanzierungslösung für eine zentrale Forschungsinstitution.

#### d. Risikokapital für Pionierprojekte

Für die Implementierung von Referenzprojekten, Testanlagen, Pilotvorhaben oder innovativen Anwendungen in bisher nicht im Markt existierenden Bereichen (z.B. Zero-Emission-Ship, autonome Schiffe, Tiefseebergbau, etc.) stehen heute keine wirksamen Förderinstrumente zur Verfügung. In diesem Bereich wäre eine umfänglich öffentliche Projektbeteiligung (ggf. in Form von Eigenkapital) ähnlich der für die Transrapid Teststrecke oder für die Alpha Ventus Offshore Wind Test Anlage nötig. Als ein mögliches Modell könnte

hierfür auf die staatseigene japanische Infrastrukturbehörde JRTT verwiesen werden (siehe <http://www.jrtt.go.jp/11English/English-AboutJRTT.html> - „Water Transportation“).

Dieser Aspekt der Förderlandschaft benötigt sicherlich noch erhebliche Vorarbeiten, vor einer möglichen Realisierung. Dennoch sollten konkrete Überlegungen in diese Richtung aufgenommen werden. Als Modell für eine Implementierung bietet sich zurzeit insbesondere der Bereich der zivilen maritimen Sicherheit an. Detaillierte Informationen hierzu liegen dem BMWi vor.

### Lastenverteilung

Als Schlüsseltechnologie ist Schiffbau und Meerestechnik für ganz Deutschland von zentraler Bedeutung. Mit hohen Wertschöpfungsanteilen profitieren auch wichtige Unternehmen aus Nicht-Küstenländern wie u.a. Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen. Eine deutliche Stärkung der Förderinstrumente des Bundes ist somit gerechtfertigt. Gleichzeitig bleibt die maritime Industrie für die norddeutschen Bundesländer von überdurchschnittlicher Bedeutung. Den berechtigten Forderungen seitens der Bundespolitik, dass es nicht zu einem Rückzug der Küstenländer kommen darf, muss Rechnung getragen werden. Das bisherige Engagement der Länder im Rahmen der Kofinanzierung des Innovationsförderprogramms darf dem Volumen nach darum nicht in Frage gestellt werden.

Entscheidend ist, dass die Zielsetzung einer deutlich verbesserten Förderlandschaft für Forschung, Entwicklung und Innovation in Schiffbau und Meerestechnik zügig beschlossen und implementiert wird und nicht aufgrund von Bund-Länder Differenzen behindert wird.

Gemeinsam mit weiteren Anstrengungen anderer Ressorts könnte auf dieser Grundlage eine maritime Innovationsoffensive entstehen. Neben entsprechenden Vorschlägen aus der Hafenvirtschaft oder im Bereich der LNG Infrastruktur wäre eine konsequente Politik in der öffentlichen Beschaffung hinsichtlich der Rolle als „First Mover“, z.B. LNG Antrieben oder anderen Green Shipping Technologien denkbar.

Eine von Industrie, Gewerkschaften, Bund und Ländern gemeinsam unterstützte maritime Innovationsoffensive wäre das dringend nötige starke Signal für Aufbruchsstimmung

# **Konzept**

## **Für ein „Deutsches Maritimes Forschungszentrum“ (DMFZ)**

### **[Arbeitstitel!]**

#### 1. Hintergrund und Zielstellung

Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) spielen eine Schlüsselfunktion für die Zukunft der Industrie im Hochlohnland Deutschland. Schiffbau und Meerestechnik gehören zu den Technologiebranchen mit der höchsten Innovationsfrequenz. Der Bereich „Blaues Wachstum“ bietet erhebliche Marktpotenziale für die Zukunft und kann wesentlich zur Lösung globaler Herausforderungen, wie dem Klimawandel, der Gewinnung erneuerbarer Energien und der Nutzung maritimer Ressourcen beitragen.

Zahlreiche FEI-Förderinstrumente auf nationaler und europäischer Ebene stehen teils gezielt teils horizontal der maritimen Industrie zur Verfügung. Eine optimierte Nutzung vorhandener Programme durch verbesserte Verzahnung der Programmansätze und praxisnahe Unterstützung der Unternehmen kann einen besonders effektiven Beitrag zur Stärkung des maritimen Industriestandortes Deutschland leisten.

Hierfür ist eine zentrale technische Koordinierungs- und Forschungsstelle für Schiffbau und Meerestechnik mit einer engen Einbindung in den Europäischen Forschungsraum erforderlich, die

- eine intensivere und effizientere Nutzung der Förderprogramme durch Wirtschaft und Wissenschaft;
- eine bessere Umsetzung und Verwertung von Forschungsergebnissen in der industriellen Praxis sowie
- die Stärkung der Innovationsfähigkeit durch eine bessere Koordinierung maritimer Forschungsaktivitäten, Ressourcen und Kompetenzen sowie deren gezielten Ausbau;
- eine bessere Abstimmung und Verzahnung von FEI-Förderinstrumenten auf deutscher und europäischer Ebene;
- eine bedarfsgerechte Ergänzung und Anpassung von Förderinstrumenten zur Erreichung strategischer Ziele

effizient betreibt und umsetzt.

## 2. Tätigkeitsfeld

Das DMFZ zielt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Wertschöpfungskette zu stärken. Dies erfordert die Einbindung folgender Hauptakteure:

- produzierende Unternehmen der maritimen Industrie unter besonderer Berücksichtigung kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU);
- technische Dienstleister, wie Klassifikationsgesellschaften, Schiffbauversuchsanstalten, Ingenieur- und Konstruktionsbüros;
- maritime Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Bildungseinrichtungen;
- Betreiber von Schiffen, Offshore-Anlagen und anderen Komponenten der Meerestechnik sowie der Binnenwasserfahrzeuge und -anlagen.

Diese Zielgruppen haben unterschiedliche Anforderungen an Inhalt und Ausgestaltung von Förderprogrammen und Projekten, die im DMFZ berücksichtigt und abgestimmt werden sollten. Neben der Zusammenarbeit zwischen den genannten Akteuren, muss die Anbindung benachbarter Industrie- und Wissensbereiche im Fokus der Arbeit stehen.

Das DMFZ konzentriert sich auf die Gestaltung und Umsetzung von Forschung, Entwicklung und Innovation im maritimen Bereich. Um eine signifikante Verbesserung der Wirksamkeit von FEI-Maßnahmen zu erreichen, muss die Tätigkeit des DMFZ:

- die gesamte Innovationskette von der Erschließung von Zukunftstechnologien über vorwettbewerbliche Spitzenforschung bis hin zum Technologietransfer und der Umsetzung von Forschungsergebnissen berücksichtigen;
- europäische, nationale, länderspezifische und regionale Forschungs- und Innovationsprogramme und Projekte unter Nutzung der spezifischen Stärken miteinander vernetzen;
- die internationalen wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit im Interesse der Zielgruppen gestalten und pflegen;
- eine kontinuierliche und systematische FEI-Strategie entwickeln und deren erfolgreiche Umsetzung kontrollieren;
- die Anbindung von FEI-Maßnahmen an marktnahe Förderinstrumente zur Umsetzung von Forschungsergebnissen sicherstellen (z.B. Förderung von Pionierprojekten - Demonstratoren, Aus- und Weiterbildung, Innovationskredite usw.).

## 3. Aufgaben

Aus den Zielen und Tätigkeitsfeldern des DMFZ ergeben sich folgende Aufgaben:

- FEI Projektberatung
- Nationale und Europaweite FEI-Netzwerke

- Schnittstelle Wirtschaft/Wissenschaft
- Internationales Technologiemonitoring
- „Think Tank“
- Unterstützung Vorschriftenentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit

### 3.1. FEI Projektberatung für Unternehmen

- Analyse, Identifikation und Strukturierung von FEI Bedarfen
- Aktiver technischer Technologietransfer und Ausbau der Innovationskapazität in Zusammenarbeit mit Netzwerkpartnern, z.B. zur besseren Umsetzung von Innovationen in kleinen Unternehmen;
- Gezielte Beratung zu maritimen und horizontalen FEI-Fördermöglichkeiten;
- Vermittlung von Projektpartnerschaften, Ressourcen (einschließlich FuE Personal) und Kompetenzen europaweit – Bindeglied zwischen Industrie, Wissenschaft und Hochschulen;
- Aktive Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln programmübergreifend;
- Finanziell-administratives und technisches Projektmanagement zur Entlastung insbesondere kleiner Firmen;
- Auftragsforschung unter Einbeziehung von Netzwerkpartnern;
- Technische Koordinierung und Begleitung der Industriellen Gemeinschaftsforschung und anderer gemeinsamer Projekte.

### 3.2 Nationale und Europaweite FEI-Netzwerke

- Aufbau, Pflege und Vermittlung von FEI-Partnerschaften europaweit;
- Europäischer FEI-Personalaustausch;
- Spezielle Maßnahmen zur Unterstützung des Technologietransfer an KMU (SMARTYards-Modell);
- Ausbau transsektoraler und interdisziplinärer Zusammenarbeit in Zukunftstechnologien auf nationaler und europäischer Ebene;
- Effektive deutsche Vertretung in europäischen Forschungsgremien in den Bereichen maritimer Transport, Blaues Wachstum und Zukunftstechnologien (Factories of the Future, Materials, ICT);
- Mitarbeit in internationalen FEI-Netzwerken im Interesse der deutschen maritimen Wirtschaft;
- Entwicklung von Maßnahmen und Modellen zur verstärkten projektübergreifenden Nutzung von Projektergebnissen (Sicherung von IPR, Anreize für Projekte für eine projektübergreifende Nutzung).

### 3.3 Schnittstelle Wirtschaft/Wissenschaft

- Ziel ist eine bessere Nutzung der vorhandenen Forschungsinfrastruktur an deutschen Forschungseinrichtungen und Hochschulen und der gemeinsame Aufbau neuer Kapazitäten in Zukunftsbereichen. Das DMFZ übernimmt hier eine technisch koordinierende Rolle;
- Vermittlung von Projektpartnerschaften, Ressourcen (einschließlich FuE Personal) und Kompetenzen europaweit – Bindeglied zwischen Industrie, Wissenschaft und Hochschulen.

### 3.4 Internationales Technologiemonitoring

- Recherche internationaler Technologieentwicklung
- Netzwerkpfege zu international renommierten maritimen FEI Einrichtungen
- Mitarbeit in internationalen Gremien.

### 3.5 „Think Tank“

- Entwicklung und Fortschreibung einer FEI-Strategie für die maritime Wirtschaft als Beitrag zur inhaltlichen Ausgestaltung von Förderprogrammen (Think Tank);
- Entwicklung von Projektideen im strategischen Interesse der Branche (vorwettbewerbliche Verbundforschung) vor Antragstellung;
- Analyse und Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung der Förderpraxis
- Vorstudien für FEI-Projekte, Aufbau ergänzender FuE Infrastruktur und anwendungsnahe FEI-Projekte durch eigene Projektmittel
- Eigene technische Forschung und Entwicklung, bei Themen, die im FEI Netzwerk noch nicht gezielt behandelt werden.

### 3.6 Wissenschaftliche Unterstützung zur Vorschriftenentwicklung

- Fachliche Beiträge zur nationalen und internationalen Entwicklung maritimer Vorschriften und Gesetzesinitiativen;
- Untersuchung und Berichterstattung zur Umsetzung und den Auswirkungen neuer maritimer Vorschriften;
- Technische Beiträge zur Entwicklung von bereichsübergreifenden Normen und Standards mit Relevanz für den maritimen Bereich (z.B. DIN, DVS u.a.) auf nationaler und europäischer Ebene;
- Vertretung in entsprechenden Gremien in Zusammenarbeit mit anderen Nichtregierungsorganisationen (z.B. bei der IMO via CESA).

### 3.7 Öffentlichkeitsarbeit

- Regelmäßige populärwissenschaftliche Aufbereitung der FEI Ergebnisse der maritimen Industrie;
- Auswertung und öffentlichkeitswirksame Darstellung der Erfolge („success stories“) und der Auswirkungen („impact“) von FEI-Förderung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Branche und die Erreichung politischer Ziele;
- Informationsbereitstellung für das Fachpublikum
  - Programmübergreifende maritime FEI Projekt- Förderprogrammdatenbank;
  - Katalog nachnutzbarer FEI-Ergebnisse;
  - Katalog europäischer FEI-Kompetenzen und Infrastruktur;
  - Projektworkshops zu Fachthemen und Veröffentlichung von Projektergebnissen („Dissemination“).

## 4. Anforderungen und vorhandene Grundlagen

Für eine schnelle und effektive Umsetzung der vorgestellten Aufgaben sollte auf vorhandene Strukturen aufgebaut und diese gezielt ausgebaut werden. Aus Sicht der maritimen Industrie verfügt das Center of Maritime Technologies e.V. (CMT) – [www.cmt-net.org](http://www.cmt-net.org) - hierfür über die besten Grundvoraussetzungen:

### 4.1 Etablierte Organisation

- Das CMT ist seit 50 Jahren aktiver Partner der maritimen Industrie in Deutschland

### 4.2 Anwendungsnähe

- Vereinsstruktur mit aktiven Mitgliedern der herstellenden Industrie, technische Dienstleister, maritime Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie Vertretern der verschiedenen Betreibergruppen;
- ca. 10 technische Mitarbeiter mit exzellenter akademischer Ausbildung und teilweise langjähriger Berufserfahrung in der Branche;
- Deutschland- und europaweites Netzwerk aus Kooperationspartnern aus Industrie und Forschung.

### 4.3 Breiter Überblick über (maritime) Förderprogramme und Technikbereiche



- Überwachung und aktive Beteiligung an FuE-Förderprogrammen auf nationaler Ebene („Maritime Technologien für das 21. Jahrhundert“, Industrielle Gemeinschaftsforschung, ZIM); transnational (ERA-NETs MARTEC, CORNET, InterReg und Baltic Sea Programme, JPI OCEANS); EU Rahmenprogramme fokussiert auf maritime Technologien;
- Langjährige eigene Auswertung der maritimen Beteiligung an EU-Programmen;
- Vertretung in programmbegleitenden Gremien, Berater- und Gutachtergruppen auf nationaler und europäischer Ebene (Begleiterkreis nationales FuE-Programm, AiF- und EU-Gutachter, Gutachter für internationale Konferenzen und Veröffentlichungen);
- Führende Beteiligung an Forschungsstrategien, Technology Gap Analysen und RDI Roadmaps für nationale und europäische Programme, teilweise in durch die EU geförderten Koordinierungsmaßnahmen wie MARPOS, MESA, COLUMBUS;
- Im Aufbau befindliche eigene maritime FuE-Programm- und Projektdatenbank inklusive Projektergebnissen;
- Regelmäßige Analyse des Standes der Technik für Projektanträge;
- Mitarbeit in internationalen Fachgremien wie International Ship and Offshore Structures Congress; wissenschaftliche Kontakte nach Russland, Brasilien, Japan, Korea, USA u.a.

#### 4.4 Kombination von technischem und administrativen Know-how

- Erfahrungen aus erster Hand bei der technischen und administrativen Projektbearbeitung;
- Beantragung und Management auch extrem großer EU-Projekte (Gesamtvolumen über 20 Mio.€ und 60+ Partner: InterSHIP, BESST, JOULES, LEANSHIP), teilweise im Auftrag der Konsortien;
- Initiierung und Leitung vieler Koordinierungsmaßnahmen mit Pilotcharakter, wie ENCONA (Ergebnis: ERANET MARTEC); ENCOMAR (Einbindung neuer EU-Mitgliedsstaaten) oder SMARTYards (Europäisches Netzwerk kleiner und mittlerer Werften);
- Technische Mitarbeit in über 80 Projekten in den Bereichen Produktion und Materialien, Energieeffizienz u.a.;
- Erfolgreiche Akquise von EU-Projektmitteln in Höhe von über 60 Mio. € seit 2008, davon über 20 Mio. € an CMT und seine Mitglieder.

#### 4.5 Integrator und Moderator der deutschen und europäischen maritimen FEI

- Langjährige Erfahrungen bei der Abstimmung und Vertretung nationaler Positionen auf der Anwenderseite;

- Führende Rolle in ECMAR (European Council for Maritime Applied Research), SEA Europe RDI, Vessels for the Future Association und Abstimmung auf Ebene der Europäischen Technologieplattform WATERBORNE;
- Langjährige Koordinierung und Betreuung der maritimen Industriellen Gemeinschaftsforschung unter Nutzung des Technisch-Wissenschaftlichen Ausschusses des CMT;
- Regelmäßige Abstimmung nationaler Positionen im JPI OCEANS im Auftrag des BMWi/PTJ.

#### 4.6 Erfolgreiches Forschungszentrum

- Forschung ist in Satzung verankert und Voraussetzung für die Gemeinnützigkeit;
- Als Forschungszentrum in den EU-Rahmenprogrammen zertifiziert und anerkannt;
- fachliche Beteiligung an über 50 FE-Projekten und etwa 40 Beratungsaufträgen seit 2002 – Schwerpunktthemen: Fertigungstechnik und Materialien, Festigkeit, Life Cycle Bewertung und Energieeffizienz.

#### 4.7 Interdisziplinär und intersektoral vernetzt

- Mitglied im deutschlandweiten Netzwerk der Allianz Industrieforschung (AiF) und intensive Zusammenarbeit mit Forschungsvereinigungen anderer Branchen;
- Mitgliedschaft in europäischen Forschungsgremien im Bereich „Blaues Wachstum“, „Fabriken der Zukunft“, Material und Windenergie, weitere im Aufbau;
- Aktive Beteiligung bzw. Koordinierung sektorübergreifender Forschungsprojekte im Bereich Transport (DELIGHT – Leichtbau im Schiffbau, Schienen- und Straßenfahrzeugbau) sowie in den Bereichen Blaues Wachstum, Material und Fertigungstechnik, ICT, KMU-Programme und Europäische Vernetzung der EU Rahmenprogramme;
- Mitglied im Strategic Advisory Board der Gemeinsamen Programminitiative (JPI) „Healthy and Productive Oceans“;
- Konsequente Nutzung externer Infrastruktur für eigene Forschungsprojekte;
- Mitglied in europaweiten und binationalen Netzwerken in den Bereichen Offshore (Schweden), Leichtbau (europaweit) und regionalen maritimen Netzwerken.

#### 4.8 Einbeziehung kleiner und mittelständischer Unternehmen

- Mitgliedschaft im CMT – Ermäßigte Beiträge für KMU;
- KMU-Bezug der Projekte der Industriellen Gemeinschaftsforschung;
- Initiator und Koordinator eines Europäischen Netzwerkes zum Technologietransfer an kleine und mittlere Werften ([www.smartyards-project.eu](http://www.smartyards-project.eu)).

#### 4.9 Schwächen des CMT

- Eigenmittel des CMT (Mitgliedsbeiträge) stellen z.Zt. ca. 1/5 des Gesamthaushalts. Die Mitgliedsbeiträge werden überwiegend für die Administrations der maritimen Industriellen Gemeinschaftsforschung und die Mitgliederbetreuung aufgewendet.
- Aufgrund der hohen Projektabhängigkeit werden Mitarbeiter überwiegend befristet eingestellt, sodass die Kontinuität insbesondere bei langfristigen Themen gefährdet ist.
- Die Ansätze zur Nutzung branchenübergreifender Förderprogramme sowie die Vernetzung der maritimen Industrie mit angrenzenden Industriesektoren (z.B. Produktionstechnik, ICT etc.) werden bisher noch nicht intensiv genug verfolgt.
- Nötige weitere Verbesserungen und Ausweitungen des Leistungsangebotes des CMT stoßen derzeit insbesondere durch begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen an ihre Grenzen.

#### 5. Umsetzung

Der Aufbau des DMFZ auf der Grundlage des CMT sollte in zwei Schritten erfolgen: zunächst sollte durch eine institutionelle Förderung in Höhe von 3 Mio. € p.a. über einen Zeitraum von drei Jahre die vorhandenen Strukturen im CMT verstärkt werden, damit eine Detailplanung und konzeptionelle Ausgestaltung einer DMFZ erfolgen kann. In dieser Zeit werden Pilotaufgaben bereits umgesetzt.

Anschließend verständigen sich die Partner nach einer Evaluierung auf eine dauerhafte Lösung für eine zentrale maritime Forschungsinstitution.

Als notwendige Vorbereitungen für eine Beschlussfassung werden folgende Schritte unternommen:

- Erarbeitung eines detaillierten Maßnahmen- und Haushaltsplans für 2016 – 2018
- Satzungsentwurf und -prüfung durch öffentliche Mittelgeber
- Vorschlag für eine Beiratsbesetzung, die eine angemessene Vertretung öffentlicher Institutionen berücksichtigt

Parallel sollten Bund und Länder mögliche Lösungen für eine institutionelle Förderung eruieren. Ziel ist eine Beschlussfassung im Oktober 2015 und ein Beginn der Implementierung Anfang 2016.