

Über die Arbeit des Projektträgers

Antragsverfahren

Bewertung

Prof. Dr. Udo Schöttler
Geschäftsbereichsleiter PTJ/MGS
Seestr. 15
18119 Warnemünde
Tel: 0381 5197-280
u.schoettler@fz-juelich.de



Wo einreichen ?

Projektskizzen im Bereich Schifffahrt und Meerestechnik sind einzureichen an:
Projektträger Jülich (PTJ)
Bereich Schifffahrt & Meerestechnik
Wallstr. 18
10179 Berlin
E-Mail: ptj-mgs@fz-juelich.de

Hinweise zur Antragstellung: <http://www.fz-juelich.de/ptj/schifffahrt>

Was muss beschrieben werden ?

ca. 3-6 SEITEN

- Problembeschreibung/Zielstellung; Bezug zu den förderpolitischen Zielen (ca. 10 %)
- Stand von Wissenschaft/Technik (ca. 10 %)
- Angestrebter Fortschritt im Vergleich zum Stand der Wissenschaft/Technik; wissenschaftlich.-technische. Risiken (ca. 35 %)
- Beschreibung des Lösungsansatzes; Personalbedarf (ca. 30 %)
- Fachliche Kompetenz und infrastrukturelle Voraussetzungen (ca. 5 %)
- Geplante Verwertung der Ergebnisse; Marktaussichten (ca. 10 %)

zusätzlich auf einer Seite

Finanzierungsübersicht, erwartete Förderquote

Was muss noch beachtet werden ?

Bei Verbundvorhaben

- für jeden Partner ist eine gesonderte Skizze erforderlich
- die Skizzen der (Teil)projekte werden über den Koordinator mit einer zusätzlichen Gesamtübersicht (Leitantrag) eingereicht

Antragsteller auf Kostenbasis sollten vorab prüfen, ob der Eigenanteil (50 – 75 %) an den Vorhabenskosten erbracht werden kann.

Förderquoten

- **Grundlagenforschung bis zu 100%**
nicht-gewerbliche ZE, Ausgabenbasis
- **Industrielle Forschung bis zu 50%**
- **Vorwettbewerbliche Entwicklung bis zu 25%**

Bewertungskriterien für Skizzen/Anträge im Rahmen des Forschungsprogramms des BMBF

Erläuterungen:

- Es gibt vier **Kategorien** mit jeweils 3 Bewertungskriterien
und eine **Bonuskategorie** mit 5 Bewertungskriterien
- Für die einzelnen Bewertungskriterien werden die Punkte 1 – 5 vergeben
- bei den Boni wird jeweils nur ein Punkt pro Kriterium vergeben

Kategorien

- Innovationsgehalt
- Beurteilung des wirtschaftlichen Risikos
- Verwertungsstrategie, wirtschaftliche Auswirkungen und Nutzen
- Konzeption

- Boni

Kategorien mit Bewertungskriterien:

1. Innovationsgehalt

- Neuartigkeit der Problemstellung/Lösungsansatz, Idee
- Fortschritt im Vergleich zum Stand der Technik
- Qualität – wissenschaftlich, technologischer Beitrag

Kategorien mit Bewertungskriterien:

2. Beurteilung des wirtschaftlichen Risikos des Vorhabens

- Eigenmittelaufwand (bezogen auf FQ)
- Erfolgswahrscheinlichkeit für Platzierung am Markt (entgegengesetzter Bewertungsmodus)
- Unternehmensgröße bzw. Leistungsfähigkeit im Verhältnis zum Vorhaben (entgegengesetzter Bewertungsmodus)

Kategorien mit Bewertungskriterien:

3. Verwertungsstrategie, wirtschaftliche Auswirkungen und Nutzen

- Inhalt und Form der Ergebnisse (Verfügbarkeit, Patente, Lizenzen, ...)
- Nutzen und Anwendungsspektrum für Branche bzw. darüber hinaus (Anwendungspotential, Überwindung von Branchengrenzen)
- Wettbewerbsfähigkeit des Antragstellers (Marktposition)

Kategorien mit Bewertungskriterien:

4. Bewertung der Konzeption Skizze/Antrag

- Gewählte Projektstruktur, Koordination, Zusammenarbeit
- Arbeitsplan (Logik der Schrittfolge und Vollständigkeit)
- Bewertung des Gesamtkonzepts

Kategorien mit Bewertungskriterien:

5. Bonus

- Verbesserung der Umwelt, Nachhaltigkeit
- Verbesserung der Sicherheit maritimer Produkte
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen
- Schaffung/Sicherung von Arbeitsplätzen
(incl. Erhöhung der Mitarbeiterkompetenz)
- Verbesserung des Branchenimages



23. November 2005, Hamburg

Nationale und regionale Förderprogramme
für die Maritime Forschung, Entwicklung und Innovation

**Einführung in das Förderprogramm
„Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“**

Zu einigen Fragen der Grundlagen und des konzeptionellen Ansatzes
der Förderung schiffbaulicher Innovationen

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 1

„Ausgangspunkte“ der Innovationsförderung im Schiffbau

EU-Ratsverordnung
1540/98

Gemeinschaftsrahmen für
staatliche Forschungs- und
Entwicklungsbeihilfen

10 % Innovationsförderung
als Investitionsbeihilfe

Wurde nicht in
Anspruch genommen

Förderung nur im
vorwettbewerblichen Bereich

~~PROTOTYP~~

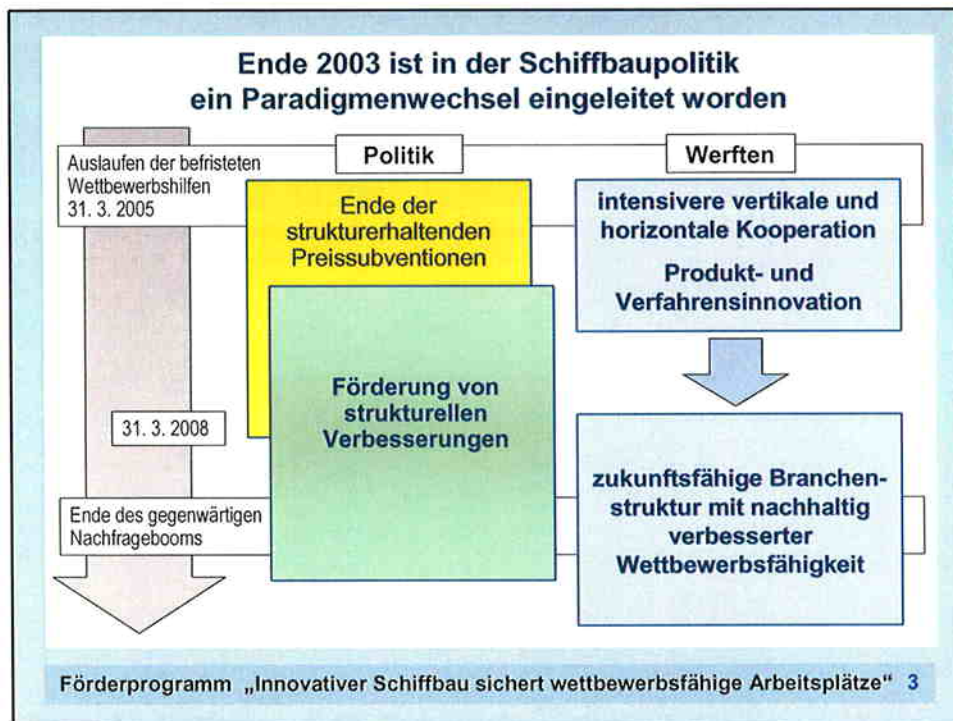
Innovation keine eigenständige
Förderkategorie

Schlussfolgerungen bzw. Forderungen

LeaderSHIP 2015 (Okt. 2002):
„JEDES SCHIFF IST EIN PROTOTYP“

Bundesregierung (seit Ende 2003):
Neuausrichtung der
Schiffbauförderpolitik

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 2



Begriff Innovation

- Neue Idee und Erfindung **und ihre (wirtschaftliche) Umsetzung.**
- Die Innovationstheorie unterscheidet zwischen **Invention** (ein wenig üblicher Begriff, der vom lateinischen *invenire* - *entdecken, erfinden* kommt) und **Innovation**:
 - **Inventionen** umfassen neue Ideen bis einschließlich Prototypenbau bzw. konkrete Konzeptentwicklung in der **vormarktlischen Phase**.
 - **Innovationen** sind die Umsetzung bzw. Verwertung von Inventionen.
- **Joseph Schumpeter** in seiner „Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung“ (1911): *Innovation ist die **Durchsetzung einer technischen oder organisatorischen Neuerung, nicht allein ihre Erfindung.***

„Innovator“ ist der Unternehmer, der sich eine auf der Innovation basierende zeitweilige Monopolstellungen und entsprechende Wettbewerbsvorteile (Preisvorteile) verschafft.

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 4

Lex specialis Schiffbau

- **Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau**
Mitteilung Nr. C(2003)5274 der Europäischen Kommission,
ABl. C 317 vom 30. 12. 2003

Begründung (Auszug):

Bestimmte Merkmale unterscheiden den Schiffbau von anderen Wirtschaftszweigen, wie z. B. ... die Tatsache, dass Prototypen im Allgemeinen gewerblich genutzt werden. Deshalb erhält der Schiffbau als einziger Sektor Innovationsbeihilfen. ...

*... Es besteht weiterhin Übereinstimmung, dass die besonderen Merkmale der Schiffbauindustrie die **Aufrechterhaltung von sektorspezifischen Innovationsbeihilfen** rechtfertigen.*

- **EU-Kommission: Konsultationspapier zu staatlichen Innovationsbeihilfen**
Neue Diskussion, um zu Verbesserungen der Vorschriften für staatliche Innovationsbeihilfen zu kommen.
- **Koalitionsvertrag (Nr. 1.7) :** ... durch Förderung von Innovationen im Schiffbau die Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 5

Ausarbeitung der Richtlinie für die Innovationsförderung in enger Zusammenarbeit mit der Werftindustrie

- Sept. 2003 Hinweise des VSM an das BMWA für den Entwurf eines schiffbaulichen Innovationsförderprogramms
- 30. 12. 2003 Rahmenbestimmungen der Kommission im EU-Amtsblatt
- 30. 1. 2004 Richtlinienentwurf des BMWA fertig zur Abstimmung mit den Ressorts und dem VSM
- Juni 2004 Abgleich des deutschen Entwurfs mit der zu diesem Zeitpunkt abgestimmten CESA-KOM-„Muster-Richtlinie“
- Juli/Aug. 2004 „zweite Runde“ Ressortabstimmung
- 24. 9. 2004 Notifizierung der Richtlinie bei der Kommission
- bis Jan. 2005 mehrere „Frage- und Änderungsrunden“ mit der Kommission und jeweilige Abstimmungen mit Ressorts und VSM
- 16. 2. 2005 Genehmigung der Richtlinie durch die Kommission

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 6

Der „theoretische“ und rechtliche Hintergrund erlaubt ein einfaches administratives Konzept:

Förderziel / -gegenstand	Belege für die Förderfähigkeit, die alle vom Zuwendungsempfänger vorgelegt werden können
Innovation, d.h.	
- eine neue Idee oder Erfindung	→ unabhängiges Gutachten belegt die Neuheit im Vergleich zum Stand der Technik
- am Markt durchsetzen	→ Schiffbauvertrag ¹⁾ als Indiz dafür, dass die neue Idee oder Erfindung vom Markt angenommen wird
- mit wirtschaftlichem Erfolg (z.B. weitere Schiffbauaufträge)	→ Vorschlag für Rückzahlungsbedingungen

¹⁾ bei dem die neue Idee oder Erfindung angewendet wird!

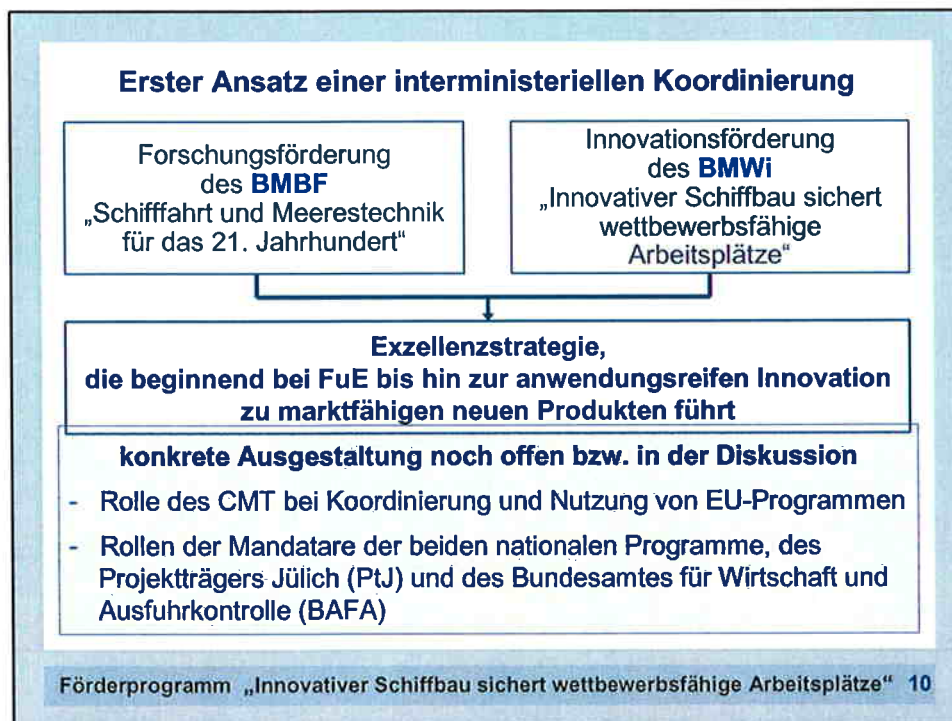
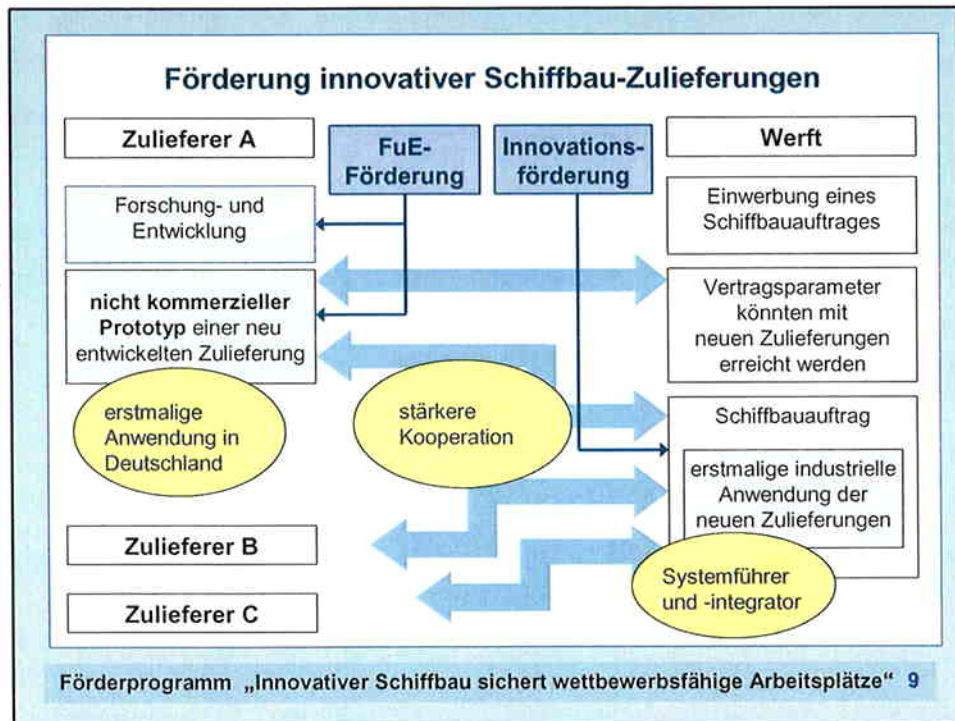
Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 7

FuE- und Innovationsförderung im Schiffbau

Fördergegenstand	maximale Förderquote	Bereich	Programme
Grundlagenforschung	100 %	nicht im Wettbewerb (z.B. durch Transparenz-Regeln)	Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert
industrielle Forschung und Entwicklung	75 % ¹⁾		
vorwettbewerbliche Entwicklung	50 % ¹⁾		
Innovation	20 %	im Wettbewerb	Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

¹⁾ incl. aller Zuschläge z.B. für Verbundforschung oder kmU

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 8



Mittelbedarf für Innovationsförderung im deutschen Schiffbau

Bedarf 2005 bis 2009

Fördermittelbedarf lt. PwC-Schiffbaustudie:

- 18 Mio. €/Jahr für Projektinnovation
- 60 Mio. €/Jahr für Prozessinnovation

390 Mio. €

Fördermittel im Bundeshaushalt

- 8 Mio. € im Bundeshaushalt 2005 eingestellt
- 46 Mio. € für 2006 bis 2009 geplant ("Referentenentwurf")

43 Mio. €

Förderanträge in 2005, Stand 20. November

- rund 9 Mio. € **Hochrechnung !**

45 Mio. €

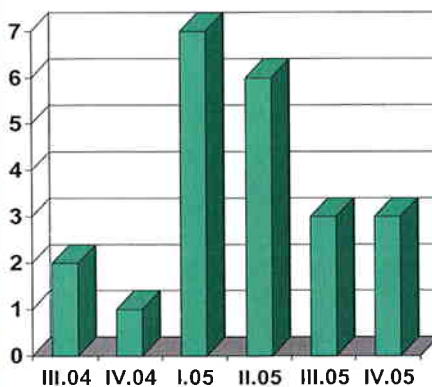
Ansätze für Deckung eines höheren Fördermittelbedarfs:

1. Kofinanzierung durch die Küstenländer (noch in der Diskussion !)
2. Aufstockung der Mittel im Bundeshaushalt

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 11

Verlauf der Antragstellungen

Tendenziell sinkende Anzahl der eingegangenen Anträge



ungleichmäßige Beteiligung:

Von den 15 nach der Zahl der Beschäftigten größten Werften haben bisher erst neun Werften Förderanträge eingereicht:

Werft A:	5
Werft B:	4
Werft C:	3
Werft D:	3
Werft E:	2
Werft F:	1
Werft G:	1
Werft H:	1
Werft I:	1

Sechs große Werften haben noch keinen Antrag eingereicht!

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ 12

„Kosten der Lernkurve“

Die Richtlinie gestattet für Typschiffe ein pauschale Berechnung!

(Bedingung)	Beispiel:
Wenn (die) zusätzliche(n) Produktionskosten (d.h. Kosten der Lernkurve)	1,5 Mio. €
an den Gesamtkosten des neuen Typschiffes	40 Mio. €
einen Anteil von über 3 % haben,	3,75 %
(Pauschale Berechnung der Förderung)	
dann dürfen von den Gesamt-Personal- und Gemeinkosten des Baus des neuen Typschiffes	9 Mio. €
bis zu 10 % als förderfähige Aufwendungen angesetzt werden.	0,9 Mio. €
D.h. 20 % Förderung für 0,9 Mio. Euro	0,18 Mio. €

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Vortrag am 23.11.2005 in Hamburg

**Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert
wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“**

gemäß

Richtlinie vom 8. März 2005

Antragsverfahren und Bewilligungspraxis

Zielsetzung des neuen Förderprogramms

- Erhöhung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie durch die Förderung Schiffbaulicher Innovationen.
(vgl. Ziffer 1 der Richtlinie)
- Unterstützung der Werften bei der Anwendung von Ergebnissen aus der Forschung und Entwicklung sowie bei der Anwendung neuer Ideen, Produkte und Verfahren, bei denen Risiken technischer und wirtschaftlicher Fehlschläge gegeben sind.
(vgl. Ziffer 3.1. Der Richtlinie)

Was wird gefördert ?

- Gefördert werden industrielle Anwendungen innovativer Produkte und innovativer Verfahren bei Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften (vgl. Ziffer 2.1. Der Richtlinie), d.h.
- Schiffbauliche Innovationen, deren industrielle Anwendung
 - a) Vorteile bringen (Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eines Schiffes und/oder Verbesserung des Schiffbaulichen Produktionsprozesses)
 - b) die neu sind (gemessen am technischen Stand der europäischen Schiffsbauindustrie)

Förderfähige schiffbaulich Innovationen sind:

- a) neue Typschiffe (d.h. Entwicklung und Konstruktion des ersten Schiffes (einer Serie neuer Schiffe)
- b) neue Komponenten und Systeme eines Schiffes (z.B. Einbau eines innovativen Produktes in eine zu bauendes Schiff)
- c) neue Verfahren im Schiffbau (d.h. Entwicklung und Anwendung innovativer Prozesse und Verfahren für Schiffbauherstellung auf der Werft)

Förderfähige Aufwendungen im Sinne der Richtlinien sind:

Aufwendungen für die Anwendung von schiffbaulichen Innovationen im Rahmen konkreter Schiffbauaufträge

- a) beim Bau eines neuen Typschiffes die Aufwendungen für Entwurf und Konstruktion (Design)
- b) beim Bau eines neuen Typschiffes die Lernkurve-Kosten (erhöhte Personal- und Gemeinkosten des Typschiffs) (vgl. Ziffer 4.2 der Richtlinien)
- c) bei der Anwendung neuer Komponenten und Systeme eines Schiffes die Aufwendungen für Entwurf, Konstruktion, Material, Bauteile, Fertigung und Installation
- d) bei der Anwendung neuer Verfahren (4.4 der Richtlinien)

Antragsberechtigung und Zuwendungsvoraussetzungen

- Antragsberechtigt sind deutsche Werften
 - (Antragsteller) mit Sitz und Fertigungsstätte in der Bundesrepublik Deutschland, die den Schiffbauauftrag oder deren förderfähige schiffbauliche Innovation in Deutschland ausführen.
- Förderfähig sind Anwendungen schiffbaulicher Innovationen im Rahmen eines ersten, konkreten Schiffbauauftrages
 - Auftrag für Neubau, Umbau oder Reparatur für ein seegängiges Handelsschiff von mindesten 100 BRZ oder ein entsprechend großes Spezialschiff (Eisbrecher, Schlepper, etc.)

Art und Höhe der Innovationsförderung

- Gewährung eines bedingt rückzahlbaren Zuschusses im Wege der Anteilsfinanzierung (Projektförderung)
- Vollständige oder teilweise Rückzahlung des Zuschusses im Erfolgsfall (bei erneuter Nutzung der geförderten schiffbaulichen Innovation durch den Antragsteller)
- Förderquote max. 20 % (insgesamt für alle staatlichen Förderungen für die zu fördernde schiffbauliche Innovation)

Das Antragsverfahren

I. Antragstellung

- Schriftlicher, formloser Antrag an das BAFA
– (Kopie an BMWA-Fachreferat)
- möglichst frühzeitig den Antrag stellen
– (vor Abschluss des Schiffbauvertrages und vor Durchführung des Schiffbauvertrages)

**Folgende Antragsunterlagen
sind dem Antrag beizufügen oder nachzureichen**

- Reedereianfrage
- Schiffbauvertrag
- Formblatt A : Beschreibung der schiffbaulichen Innovation (Anlage 1 der Richtlinie)
- Formblatt B: Förderfähige Aufwendungen für schiffbauliche Innovation (Anlage 2 der Richtlinie)
- Darstellung des zeitlichen Ablaufes der Vorbereitung bzw. Durchführung des Schiffbauauftrages

**Folgende Antragsunterlagen
sind dem Antrag beizufügen oder nachzureichen**

- Erklärung gemäß Nr. 8.3 b
 - Ort der Durchführung des Schiffbauauftrages
- Erklärung gemäß Nr. 8.3 c
 - dass kein Insolvenz-, Vergleichs- oder Gesamtvollstreckungsverfahren über sein Vermögen eröffnet worden ist
- Erklärung gemäß Nr. 8.3 d
 - subventionserhebliche Tatsachen
- Erklärung gemäß Nr. 8.3 h
 - alle notwendigen Informationen zur Verfügung stellen

**Folgende Antragsunterlagen
sind dem Antrag beizufügen oder nachzureichen**

- Erklärung gemäß Nr. 7.2
 - Kumulierung mehrerer staatlicher Förderungen (Förderhöchstgrenze 20%)
- Gutachten eines unabhängigen, sachverständigen Gutachters
 - mit qualitativer und quantitativer Prüfung der beantragten schiffbaulichen Innovation sowie Kriterien für den Innovationserfolg/ Rückzahlungsbedingungen

Wichtig: Vor Erteilung des Auftrages für das Gutachten durch die Werft ist die schriftliche Zustimmung des Zuwendungsgebers (BAFA) einzuholen.

Das Antragsverfahren

II. Antragsprüfung und Bewilligung

- Zuwendungsgeber (BAFA / BMWA) prüft den Antrag auf Vollständigkeit und Förderfähigkeit
- Wenn die Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt sind und ausreichend Fördermittel vorhanden sind, erarbeitet das BAFA einen Zuwendungsvertrag (Entwurf) und stimmt diesen mit dem BMWA und der Werft ab
- Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Zuwendungsvertrages

Das Antragsverfahren

III. Auszahlung und VN-Prüfung

- 2/3 der bewilligten Zuwendung können in einer oder mehreren Raten im Rahmen und Verlauf des Schiffbauauftrages ausgezahlt werden.
 - Raten werden im Zuwendungsvertrag festgelegt; Auszahlung erst nach vorheriger Mittelanforderung durch die Werft; 2-Monats-Frist der ANBest-P beachten
- 1/3 der Zuwendung kann erst nach Erfüllung des Schiffbauauftrages und nach Vorlage (und Prüfung) des Verwendungsnachweises ausgezahlt werden.
- Der VN besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis.

Probleme bei der Abwicklung des Förderprogramms

- **Unvollständige Antragsunterlagen**
(Förderung ist nicht möglich)
- **Zeitpunkt der Antragstellung**
Vollständige Bezuschussung der förderfähigen Aufwendung der schiffbaulichen Antragstellung ist nur möglich, wenn Antrag vor Beginn des Schiffbauauftrages gestellt wird und bevor die Aufwendung (z.B. für erste Entwürfe, Konzepte, Konstruktionszeichnungen, Bestellungen) angefallen sind.
Förderfähig sind nur die Aufwendungen, die nach dem Zeitpunkt der Antragstellung entstehen!

- **Kumulierungsverbot**

Förderung von max. 20% der förderfähigen Aufwendungen ist nur möglich, wenn die schiffbauliche Innovation nicht bereits anderweitig öffentlich gefördert wurde. Bei mehreren Förderungen darf Förderquote von 20% insgesamt nicht überschritten werden (z.B. 12% Investitionsförderung- dann nur noch 8% Innovationsförderung möglich)

- **Mehrere Arten von schiffbaulichen Innovationen**

eines Schiffbauauftrages können im Rahmen eines Antrages gefördert werden (z.B. Aufwendungen für ein neues Typschiff und neue Komponente)

- jedoch nur insoweit, als keine Doppel- oder Dreifachförderung entsteht.

- **Mehrer Anträge für einen Schiffbauauftrag**

In der Regel sollte nur ein Antrag gestellt und nur ein Zuwendungsvertrag abgeschlossen werden für die Förderung von schiffbaulichen Innovationen im Rahmen eines Schiffbauvertrages.

- **Rückzahlung der Zuwendung im Erfolgsfall**

Die vom Antragsteller (Gutachter) vorgeschlagenen Rückzahlungsbedingungen sollten realistisch und einfach überprüfbar sein (z.B. Rückzahlung von 25% ab dem ersten Nachbau)

- **„Kosten der Lernkurve“ bei Typschiffen**

(vgl. Nr. 4.2 b der Richtlinien)

Es können bis zu 10% der Personal- und Gemeinkosten eines neuen Typschiffs gefördert werden (mit 20% Förderung), wenn die zusätzlichen Produktionskosten über 3% der Gesamtkosten des neuen Typschiffes betragen.

Beispielrechnung

- Gesamtkosten des neuen Typschiffs	40 Mio. €
- zusätzliche Produktionskosten (d.h. Kosten der Lernkurve)	<u>1,5 Mio. €</u> entspricht 3,75% (d.h. mehr als 3%)
- gesamte Personal- und Gemeinkosten für Bau des neuen Typschiffs	9 Mio. €
- davon bis zu 10% förderfähige	0,9 Mio. €
- Zuwendung ist (20% von 0,9 Mio. €)	= <u>0,18 Mio. €</u>

Überblick zu regionalen FuE-Förderprogrammen der Küstenländer

Dr.-Ing. Detlef Lemke, IMAWIS GmbH, Wismar



Inhalt

1. Regionale Technologieförderung der Küstenländer für KMU
 - Niedersachsen
 - Bremen
 - Schleswig-Holstein
 - Hamburg
 - Mecklenburg-Vorpommern
2. Regionale Innovationsförderung des Bundes (BMBF) für die Maritime Industrie („Unternehmen Region“)
 - InnoRegio
 - Innovative regionale Wachstumskerne
 - Interregionale Allianzen

1. Regionale Technologieförderung der Küstenländer für KMU

Regionale Technologieförderung in **Niedersachsen**

(http://www.nbank.de/foerderung/innovation_3117.php)

Programm: Innovationsförderprogramm
(Investitions- und Förderbank Niedersachsen GmbH)

Wer wird gefördert ?

Förderung von KMU in Niedersachsen

(< 250 Mitarbeiter; Vorjahresumsatz max. 50 Mio. €; oder Vorjahresbilanzsumme max. 43 Mio. €)

Wie wird gefördert ?

Anteilsfinanzierung als nicht rückzahlbaren Zuschuss mit :

- max. 50 % für industrielle Forschung
- max. 35 % für vorwettbewerbliche Entwicklung
- Pilot- und Demonstrationsvorhaben sowie Prototypen

Förderhöchstvolumen: 500.000 € bei Verbundvorhaben (max. 150.000 € je ZE)

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten

(Schwerpunkttechnologiefelder : Biotechnologie, Brennstoffzelle, Mikrosystemtechnik, neue Materialien, Telematik)

Regionale Technologieförderung in **Bremen**

(<http://www.bis-bremerhaven.de/>)

Programm: Landesprogramm „bremen in t.i.m.e.“ - Bremerhaven Mari - t.i.m.e.

(BIA Bremer Innovationsagentur GmbH / BIS Bremerhavener Gesellschaft für Innovationsförderung und Stadtentwicklung mbH)

Aktuell: Ausschreibungsverfahren zum Thema IT-Anwendungen in der Meerestechnik/-wirtschaft

Wer wird gefördert ?

Förderung von gewerblichen Unternehmen in Bremen (< 500 Mitarbeiter, Jahresumsatz max. 80 Mio. € oder Jahresbilanzsumme max. 54 Mio. €)

Wie wird gefördert ?

Anteilsfinanzierung als nicht rückzahlbaren Zuschuss (vorwettbewerbl./ind. Forschung) mit :

- max. 50-75 % für Konzeptentwicklung (Phase 1)
- max. 25-65 % für Vorhaben der industrielle Forschung
- max. 25-65 % für Vorhaben der vorwettbewerbliche Entwicklung / Prototypentwicklung

Förderhöchstvolumen: 200.000 € bei Verbundvorhaben (max. 100.000 € je ZE)

75.000 € bei Phase 1

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten

(Schwerpunkttechnologiefelder : Maritime Technologien, Hafenwirtschaft, Windkraft, Blaue Biotechnologie, Aquakultur)



5

Regionale Technologieförderung in **Schleswig-Holstein**

(<http://www.wtsh.de/wtsh/de/foerderung/programme/tabellen.php#forschung>)

Programm: Betriebliche Innovationen / Basis-Innovationen

(WTSH Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig Holstein GmbH)

Wer wird gefördert ?

Förderung von KMU in Schleswig-Holstein

(< 250 Mitarbeiter; Vorjahresumsatz max. 50 Mio. €; oder Vorjahresbilanzsumme max. 43 Mio. €)

Mindestprojektvolumen: 150.000 €

Wie wird gefördert ?

nicht rückzahlbare Anteilfinanzierung mit :

- max. 45 % für industrielle Forschung
- max. 35 % für vorwettbewerbliche Entwicklung
- 50 % für externe Beratungsleistung (max. 25.000 €)

Förderhöchstvolumen: 500.000 €

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten



6

Programm: Betriebliche Innovationen Teil B / Spitzen-Innovationen

Wer wird gefördert ?

Förderung von KMU in Schleswig-Holstein

(< 250 Mitarbeiter; Vorjahresumsatz max. 50 Mio. €, oder Vorjahresbilanzsumme max. 43 Mio. €)

Mindestprojektvolumen: 150.000 €

Wie wird gefördert ?

nicht rückzahlbare Anteilfinanzierung mit :

- max. 60 % für industrielle Forschung
- max. 35 % für vorwettbewerbliche Entwicklung
- 50 % für externe Beratungsleistung (max. 25.000 €)

Förderhöchstvolumen: -

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten

Programm: Forschung, Entwicklung und Technologietransfer

Wer wird gefördert ?

Hochschulen sowie öffentliche, nicht gewinnorientierte Forschungs- und Transfer-einrichtungen in Schleswig-Holstein und Verbundvorhaben einbezogene KMU in Schleswig-Holstein

Mindestprojektvolumen: -

Wie wird gefördert ?

nicht rückzahlbare Anteilfinanzierung mit :

- max. 50 % für zukunftsorientierte Projekte
- max. 75 % für Auf- und Ausbau der Forschungskompetenz bzw. besonders risikoreiche Vorhaben (Zeitraum max. 3 Jahre)
- 50 % für industrielle Forschung
- max. 90 % für Vorhaben mit besonderen Rahmenbedingungen

Förderhöchstvolumen: -

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung und Technologietransfer für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Investitionen

Programm: Regionalprogramm 2000
(Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung - EFRE)

Wer wird gefördert ?

Kommunen, Organisationen der Wirtschaft, natürliche/juristische Personen ohne Gewinnerzielungsabsicht

Mindestprojektvolumen: -

Wie wird gefördert ?

Im Rahmen eines Qualitätswettbewerbes über Investitionszuschüsse oder Projektförderung :

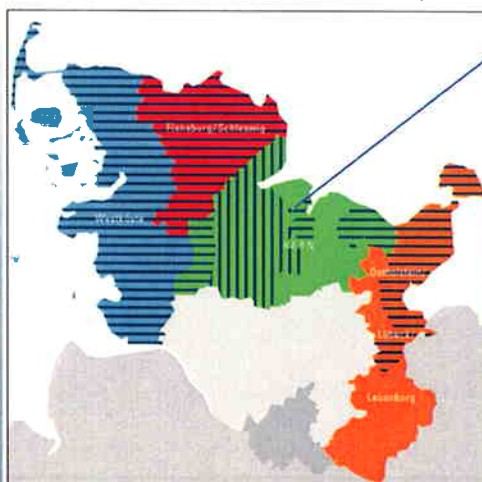
- max. 50 % für Infrastrukturprojekte / Innovationsprojekte mit Infrastrukturwirkung
- max. 40 % für Erschließungsmaßnahmen Gewerbegebiete /Hafenbaumaßnahmen
- max. 70 % für Regionalmanagement

Förderhöchstvolumen: -

Was wird gefördert ?

Infrastrukturprojekte, Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Investitionen

Beispiel: Regionalprogramm 2000
(Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung - EFRE)



Forschungs- und
Entwicklungszentrum
Fachhochschule Kiel GmbH

Projekt
„Kompetenzzentrum Tragflügel-
simulation und Windkanalverifikation“;
1,2 Mio. EUR



Yachtermodell im Strömungstank der
Fachhochschule Kiel

Regionale Technologieförderung in Hamburg

(<http://www.innovationsstiftung.de/foerderung/>)

Programm: Innovations- und Technologieförderung (Innovationsstiftung Hamburg)

Wer wird gefördert ?

Förderung von KMU in Hamburg

(< 250 Mitarbeiter; Vorjahresumsatz max. 50 Mio. €; oder Vorjahresbilanzsumme max. 43 Mio. €)
Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen in Hamburg (Marktnähe)

Wie wird gefördert ?

Anteilfinanzierung durch bedingt rückzahlbare Zuwendungen mit :

- max. 50 % für Konzeptentwicklung (Phase 1)
- max. 50 % für Vorhaben der industrielle Forschung
- max. 35 % für Vorhaben der vorwettbewerbliche Entwicklung
/ Prototypentwicklung

Förderhöchstvolumen: 75.000 € (Förderung Phase 1) / 300.000 € (zurückzuzahlen)

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten,
Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten



Regionale Technologieförderung in Mecklenburg-Vorpommern

(<http://www.tbi-mv.de/>)

Programm: Teil A - Entwicklung und Einführung neuer Technologien
(TBI Technologie-Beratungs-Institut GmbH)

Wer wird gefördert ?

Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft in MV

(< 250 Mitarbeiter; Vorjahresumsatz max. 50 Mio. €; oder Vorjahresbilanzsumme max. 43 Mio. €)
Gemeinnützige außeruniversitäre Forschungseinrichtungen in MV (wirtschaftsnahe)

Wie wird gefördert ?

Anteilfinanzierung (bei industrieller Forschung) durch nicht rückzahlbare Zuwendungen mit :

- max. 50 % für KMU
- max. 35 % für alle übrigen förderfähigen Unternehmen
- max. 80 % für gemeinnützige außeruniversitäre Forschungseinrichtungen

Förderhöchstvolumen: 200.000 €

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten (Schwerpunkttechnologiefelder : Maritime Technologien, Informations- und Kommunikationstechnologien, Biotechnologien, Medizintechnik, Umwelttechnik, Sensortechnik)



2. Regionale Innovationsförderung des Bundes (BMBF) für die Maritime Industrie (nur für Mecklenburg-Vorpommern)

Innovationsinitiative Unternehmen Region (<http://www.unternehmen-region.de>)

Programme:

- InnoRegio
- Innovative regionale Wachstumskerne
- Interregionale Allianzen



Programm: InnoRegio (Projekträger Jülich GmbH)

Start in 1999, derzeit 23 InnoRegio's von 444 Bewerbern in Förderung,
Fördermittelbudget (2000 - 2006) : 255,6 Mio. €

Wer wird gefördert ?

Regionen aus den neuen Bundesländern (Zusammenwirken möglichst vieler Innovationsträger und Sozialpartner aus dem Bildungs-, Forschungs-, Finanz- und Dienstleistungsbereich sowie aus der Wirtschaft, der öffentlichen Verwaltung), Kapitalgesellschaften, Personengesellschaften, eingetragene Vereine und Genossenschaften sowie Körperschaften des öffentlichen Rechts der Region

Wie wird gefördert ?

Standardrichtlinien des BMBF für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis, Anteilfinanzierung durch nicht rückzahlbare Zuwendungen mit :

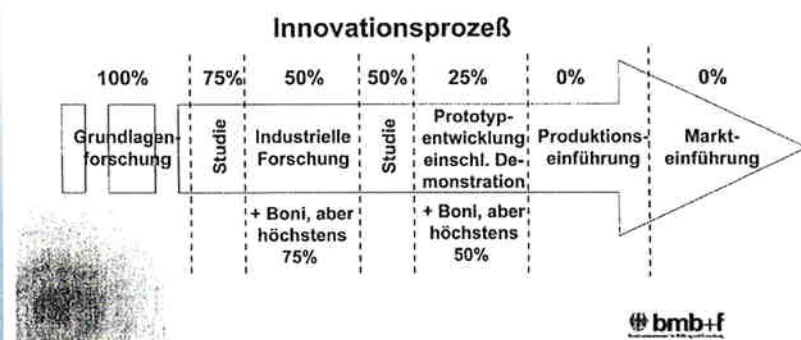
- Phase 2 (100% der zuwendungsfähigen Ausgaben, max. 300.000 DM)
- Phase 3 (50% Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft)

Was wird gefördert ?

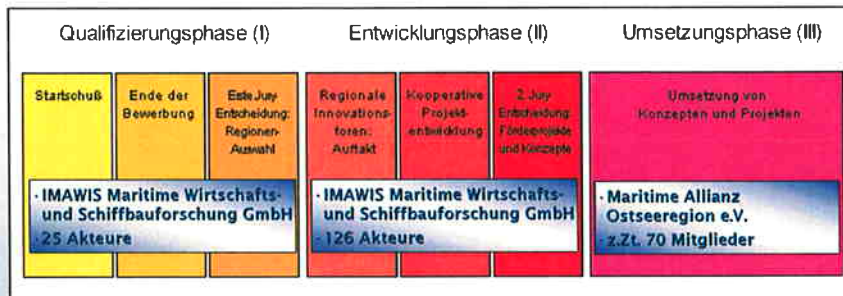
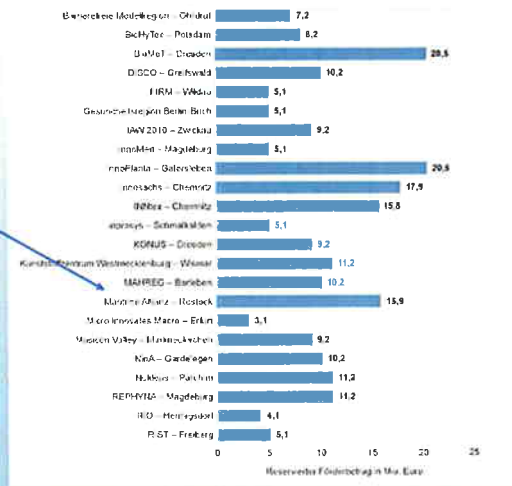
Erstellung und Umsetzung der Innovationskonzepte



Förderquoten InnoRegio



InnoRegio



Phase 1: 04/99 – 06/99

- Selbstorganisation und -definition der Region
- Definition einer Vision, der Innovationspotentiale und der Entwicklungsmöglichkeiten der Region

Nominierung von 25 Anträgen (davon 4 aus M-V) für die Phase 2

Phase 2: 11/99 – 06/00

- Erarbeitung regionaler Innovationskonzepte

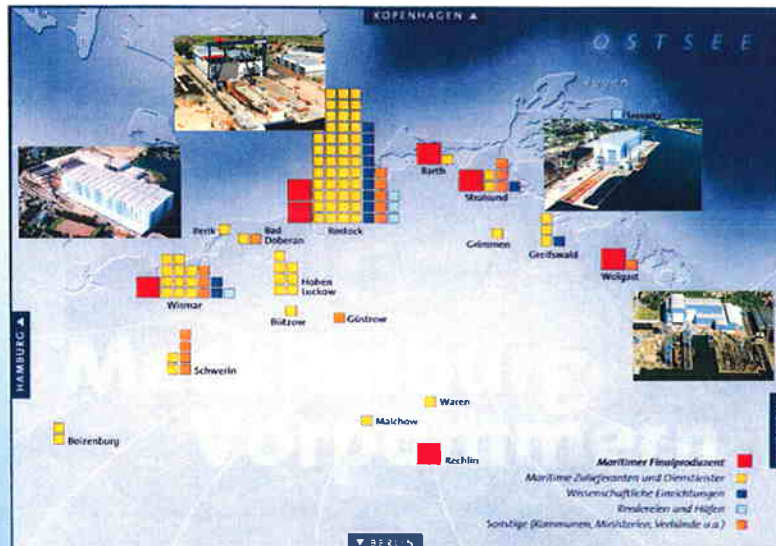
Entscheidung über Förderkorridore für 19 von 25 Regionen (davon 4 aus M-V)

Phase 2: 11/00 – 06/06

- Umsetzung der regionalen Innovationskonzepte

Messung des Erfolgs an der konzeptgemäßen Zielerreichung





Verbundprojekte



netzwerkorientiert

- VP 1: Maritimes Innovations- und Kooperationsnetzwerk
- VP 2: Maritimes Ausbildungs- und Qualifizierungsnetzwerk



produktorientiert

- VP 3: Ostsee-Umweltsicherheits- und Havariebekämpfungssystem
- VP 4: Ostsee-Transportsystem
- VP 5: Innovative Umwelt- und Sicherheitstechnik im Spezial- und Kreuzfahrtschiffbau
- VP 6: Innovative Antriebs-, Manövrier- und Energietechnik für maritime Finalprodukte

- VP 7: Regenerative Offshore-Energiesysteme
- VP 8: Virtuelle Modulfabrik für Schiffs- und Offshore-technik
- VP 9: Intelligente Führung maritimer Prozesse und Systeme
- VP 10: Innovative Produkte und Leistungen für den maritimen Tourismus

technologieorientiert

- VP 11: Alternative Werkstoffe in der maritimen Industrie
- VP 12: Virtueller Kompetenzverbund für innovative Produktionstechniken

- VP 13 Komplexe Gebrauchswertenerhöhung von Schiffen durch verbesserte Propeller
- VP 14 Leichtbau Offshore Windenergieanlagen
- VP 15 Innovative Schiffsmodule
- VP 16 Innovative Deckshaussysteme für moderne Frachtschiffe

Programm: Innovative regionale Wachstumskerne (Projekträger Jülich GmbH)

Start in 2001, Projektförderung über 3 Jahre, derzeit 9 Wachstumskerne in Förderung (bisher 17 Initiativen), Orientierung an InnoRegio-Grundsätzen jedoch Anwendung für spätere Phase des Innovationsprozesses, Fokussierung auf Kernkompetenzen mit Wachstumspotenzial, Fördermittelbudget (2002 - 2008) : 145 Mio. €

Wer wird gefördert ?

Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungs- und Bildungseinrichtungen in Regionen der Neuen Länder, fortlaufende Bewerbung

Wie wird gefördert ?

Anteilfinanzierung durch nicht rückzahlbare Zuwendungen mit :

- max. 50 % für Unternehmen
- max. 100 % für Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen
- max. 35 % für KMU (Qualifizierung von Mitarbeitern in Unternehmen)
- max. 70 % für KMU (Allgemeine Ausbildung im Innovationsbereich der Region)
- max. 60 % für KMU (Innovationsberatung, bis zu 20.000 € / Unternehmen)

Was wird gefördert ?

Aufwendungen aus dem Bereich Forschung & Entwicklung für Personalkosten, Materialkosten, Fremdleistungen, Beratungsleistungen, Sondereinzelkosten (ohne Baumaßnahmen, Großinvestitionen)



Beispiele: Innovative regionale Wachstumskerne in MV

Maritime Safety Assistance - Rostock-Warnemünde (Phase 1: 2001 - 2003 / Phase 2: 2005 - 2008, 6,6 Mio. € Aufwand, 48% Förderquote, 13 Partner)

Systemlösungen für den sicheren Schiffsbetrieb stehen im Blickpunkt der gemeinsamen Aktivitäten des Wachstumskerns. Strategisches Ziel ist der Aufbau einer weltweit führenden Position mit innovativen Produkten und Dienstleistungen für die sichere Schifffahrt



Ansprechpartner: Dr.-Ing. Wolfgang Busse, Maritime Safety Assistance
c/o MarineSoft, Friedrich-Barnewitz-Straße 2, 18119 Rostock-Warnemünde
Tel.: (03 81) 1 28 35-0, Fax: (03 81) 1 28 35-55
E-Mail: info@maritime-safety.net, <http://www.maritime-safety.de/>

Großstanksysteme für Energieträger der Zukunft (Konzeptionsphase)

Schwerpunktregion: Rostock

Ansprechpartner: Herr Dr. Hans-Gerd Bannasch, MCC Maritimes Consulting Center GmbH, Industriestr. 8, 18069 Rostock; Tel.: 03 81-7 85 21 70, Fax: 03 81-7 85 21 75, E-Mail: g.bannasch@mcc-mv.de



Programm: Interregionale Allianzen

(Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Projektträger im DLR)

Start in 2001, Projektförderung über 3 Jahre, bisher 67 geförderte Initiativen, regionale Bündnisse am Anfang ihrer Entwicklung, Förderzeitraum 6 Monate

Wer wird gefördert ?

Kapitalgesellschaften, Personengesellschaften, eingetragene Vereine und Genossenschaften sowie Körperschaften des öffentlichen Rechts mit Sitz in den Neuen Ländern, fortlaufende Bewerbung

Wie wird gefördert ?

Anteilfinanzierung durch nicht rückzahlbare Zuwendungen mit :

- 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
- max. 85.000 €
- 500 Informationsflyer (Entwicklung und Druck)

Was wird gefördert ?

Innovationsforum (zweitägige Fachkongressähnliche Veranstaltung, auf der Leistungsträger aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und Politik) zur Entwicklung von Kooperationsnetzwerken, Personalkosten zur Organisation, Durchführung und Auswertung der Foren, Reisen, Geschäftsbedarf, Öffentlichkeitsarbeit



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

IMAWIS Maritime Wirtschafts- und Schiffbauforschung GmbH

Alter Holzhafen 19

D- 23966 Wismar

Tel.: +49 (3841) – 7582 300

Fax: +49 (3841) – 7582 310

MailTo: info@imawis.de

www.imawis.de



Forschungsförderung und –koordinierung in Mecklenburg-Vorpommern am Beispiel: Maritime Allianz Ostseeregion e. V. – MAO



Entwicklungsphasen der Maritimen Allianz

- 1. Phase:** Entwicklung des Gesamtprojektes und Organisation des Anlaufes des Projektes. Folgende Prozesse waren dabei wesentlich:

 - Erarbeitung der Vision und der Strategie des Projektes
 - Organisation der Zusammenarbeit der Verbundprojektpartner
 - Entwicklung einer „Corporate Identity“ der Projektpartner
- 2. Phase:** Konzentration des Projektes und Fokussierung auf regionale und branchenorientierte Alleinstellungsmerkmale. Es erfolgte eine Konzentration auf folgende Hauptfelder:

 - Komplexe maritime Transport- und Logistiksysteme;
 - Systemprodukte und Leistungen für den Spezial- und Handelsschiffbau sowie die Offshore-Industrie;
 - Systemprodukte und Leistungen für Seeverkehrssicherheit, Meeres- und Küstenschutz
- 3. Phase:** Profilierung als branchenorientiertes Kompetenznetzwerk („kompetenznetze.de“) mit dem Ziel, perspektivisch auch über die Region hinaus wirksam zu werden, Verwertung von Zwischenergebnissen
- 4. Phase:** Entwicklung von Strategien für MAO nach 2006 (s. u.)

Verbundprojekte



netzwerkorientiert

- VP 1: Maritimes Innovations- und Kooperationsnetzwerk
- VP 2: Maritimes Ausbildungs- und Qualifizierungsnetzwerk

produktorientiert

- VP 3: Ostsee-Umweltsicherheits- und Havariebekämpfungssystem
- VP 4: Ostsee-Transportsystem
- VP 5: Innovative Umwelt- und Sicherheitstechnik im Spezial- und Kreuzfahrtschiffbau
- VP 6: Innovative Antriebs-, Manövrier- und Energietechnik für maritime Finalprodukte



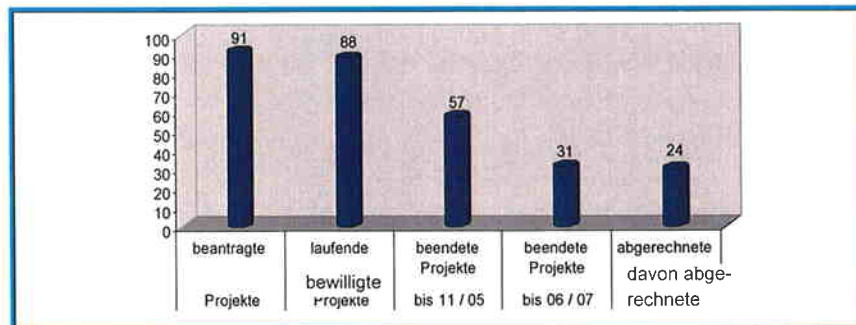
- VP 7: Regenerative Offshore-Energiesysteme
- VP 8: Virtuelle Modulfabrik für Schiffs- und Offshore-technik
- VP 9: Intelligente Führung maritimer Prozesse und Systeme
- VP 10: Innovative Produkte und Leistungen für den maritimen Tourismus

technologieorientiert

- VP 11: Alternative Werkstoffe in der maritimen Industrie
- VP 12: Virtueller Kompetenzverbund für innovative Produktionstechniken

Stand der Projektbearbeitung

Projektbearbeitung der Vorhaben „InnoRegio“ bis November 2005 Maritime Allianz Ostseeregion



➤ **Projekte - Beispiele:**

Alternative Werkstoffe in der maritimen Industrie (VP11)

- gelungene Entwicklung eines innovativen Faserverbundmaterials einschließlich seiner Verarbeitungstechnologie für die Ansprüche der B-15-Zulassung im Schiffbau

Innovative Antriebs-, Manövrier- und Energietechnik (VP6)

- F+ E Arbeiten am Aktivrudder mit 2000 kW Antriebsleistung im Zusammenhang mit den kombinierten Hauptantriebs- und Bordenergieanlagen

Innovative Umwelt- und Sicherheitstechnik (VP4)

- Entwicklungsarbeiten zur Fertigungskabine, Einsatz eines neuen Werkstoffes, einer schwingungs- und geräuscharmen Konstruktion und Integration innovativer Sicherheitskonzepte

Entwicklung des interdisziplinär ausgerichteten, systemorientierten Zusammenwirkens von Finalisten, Zulieferern, Ingenieurunternehmen, wissenschaftlichen Einrichtungen und Kommunen:

1. Das **Netzwerk** der Maritimen Allianz umfasst ca. 70 feste Mitglieder und international ca. 100 Partner.
2. Eine Reihe von zuvor existenzgefährdeten Unternehmen sind in leistungsfähige Verbünde integriert und dadurch ist eine wirtschaftlich gesunde Basis für einen **effektiven Innovationsprozess** geschaffen worden.
3. MAO gehört zu den offiziell registrierten innovativen 101 Spitzennetzwerke des BMBF („**kompetenznetze.de**“) in Deutschland.
4. Die Maritime Allianz ist heute ein fester **Bestandteil in den Unternehmens- und Strategiekonzepten** der Netzwerkunternehmen, d. h., der Werften, Schifffahrtsunternehmen, Häfen und insbesondere der KMU.
5. Das regionale Netzwerk schuf leistungsfähige Kapazitäten um **innovative Systemlösungen** in wirtschaftliche Effekte umsetzen zu können.

Anforderungen und Bedingungen für eine verstärkte Außenwirkung



➤ **Profilierung der Maritimen Allianz als innovatives, leistungsstarkes und zukunftsorientiertes Netzwerk zur Stärkung der Wettbewerbsposition aller Netzwerkpartner:**

- federführender Aufbau eines „Baltic Maritime Innovation Networks“,
- aktive Beteiligung an der Arbeit der EU-Organisation „AMRIE“,
- aktive Beteiligung an den Nationalen Maritimen Konferenzen,
- Kooperationsvereinbarungen mit dem CMT e. V. / GMT e. V.,
- aktive Mitarbeit im Maritimen Ausschuss der IHK Rostock,
- Verbesserung der PR-Arbeit mit aktueller Internetseite und Flyer

Kooperationsziele MAO e. V.



➤ **Aktives Einbringen der regionalen Kompetenz in länderübergreifende Projekte**

- Komplexe maritime Transport- und Logistiksystem
- Systemprodukte und Leistungen für den Schiffbau und die Zulieferindustrie
- Systemprodukte und Leistungen für die Offshore-Industrie
- Systeme für Seeverkehrssicherheit, Meeres- und Küstenschutz

Kooperationsziele MAO e. V.

➤ **Vorschlag: Organisation gemeinsamer Verbundprojekte von Unternehmen und Institutionen aus verschiedenen Bundesländern und internationalen Partnern, z. B. auf dem Gebiet**

- Innovative Systemmodularisierung Zulieferer
- Innovative Dienstleistungspakete
- Yachting
- Offshore-Industrie u. a.

Die Maritime Allianz Ostseeregion ist an einer verstärkten Kooperation mit Partnern anderer Länder interessiert!



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Informationsveranstaltung "Nationale und regionale Förderprogramme für die Maritime Forschung, Entwicklung und Innovation"

Teilnehmerliste:

Dr. Hans-Gerd Bannasch
Maritime Allianz Ostsee

Dipl.-Ing. Klaus Bertermann
R&M SOF GmbH

Dr. Holger Carlsburg
Kaefer Isoliertechnik GmbH & Co. KG

Thomas Dietz
J.J. Sietas Schiffswerft GmbH & Co. KG

Dipl.-Naut. Carsten Engel
Interschalt AG

Dipl.-Ing. Uwe Fehrmann
Fehrmann Metallverarbeitung GmbH

Dipl.-Ing. Felix Fliege
Technische Universität Berlin

Lars Flint
Schiffswerft M.A. Flint

Wolfgang Franzelius
Germanischer Lloyd

Dipl.-Ing. Wilfried Giehl
MAN B&W Diesel AG

Caspar Graf von Spee
RF Forschungsschiffahrt GmbH

Timm Grotheer
Kröger Werft GmbH & Co. KG

Jan Hamann
Neuenfelder Maschinenfabrik

Dipl.-Ing. Rainer Hartig
Siemens AG

Steffen Heimes
ThyssenKrupp Marine Systems

Dipl.-Ing. Bw. Michael Helbing
Flensburger Schiffbau-
Gesellschaft mbH & Co. KG

Dipl.-Phys. Jan Hoffmann
Schweißtechnische Lehr-
und Versuchsanstalt MVP

Dipl.-Oec. Christian Hohagen
Cassens Werft GmbH

Dr. rer. nat. Ronald Horn
LINDENAU GmbH
Schiffswerft & Maschinenfabrik

Dipl.-Ing. Dietmar Janssen
Turbo-Technik
Reparatur-Werft GmbH & Co.

Michael Jarowinsky
MC Marketing Consulting

Dipl.-Ing. Armin Jesse
Fr. Lürssen Werft GmbH

Dr. Volker Köhler
SAM Electronics GmbH

Dr.-Ing. Jörn Kohlscheen
Stiftung Institut für Werkstofftechnik

Dr. Werner Kolbe
Bun Bundesministerium für
Bildung und Forschung

Werner Kotzur
Schiffswerft Diedrich
GmbH & Co. KG

ORR Ulrich Küster
Bundesministerium für
Wirtschaft und Arbeit

Thomas Kypke
Life Cycle Engineers GmbH

Dr.-Ing. Christian Läriz
Fraunhofer Anwendungszentrum



Dr. Detlef Lemke
IMAWIS Maritime Wirtschafts-
und Schiffbauforschung GmbH

Jens Lilleboe
G. Schwepper Beschlag GmbH & Co.

Dr. Uwe von Lukas
Zentrum für graph. Datenverarbeitung

Pierre Mack
Lehrstuhl für Technische
Thermodynamik

Dipl.-Ozeanogr. Petra Mahnke
Hydromod GbR

Dr.-Ing. Ralf Sören Marquardt
Verband für Schiffbau
und Meerestechnik e.V.

Dr.-Ing. Jochen Marzi
Hamburgische Schiffbau-
Versuchsanstalt

Dipl.-Ing. René Matthies
G+H Schiffsausbau GmbH

Dr. Andreas Meinken
aqua signal AG

Dipl.-Ing. Hans Friedrich Meyer
Bosch Rexroth AG

Dr. Jürgen Möller
IMS Nord Dr. Möller GmbH

Dr. Andreas Momber
Mühlhan Equipment
Service GmbH

Klaus Nienaber
HANSA Verlagsgesellschaft

Dr.-Ing. Andreas Nitz
Projektträger Jülich

Heike Noack
Bundesamt für Wirtschaft
und Ausfuhrkontrolle

Dr. Alexander Nürnberg
HATLAPA Uetersener
Maschinenfabrik GmbH & Co.

Dipl.-Ing. Nils-Peter Olschner
Abeking & Rasmussen
GmbH & Co. KG

Dipl.-Ing. Achim Pahl
Noske-Kaeser GmbH

Dipl.-Ing. Rüdiger Pallentin
Lloyd Werft Bremerhaven GmbH

Dipl.-Ing. Berend Pruin
SCHIFFKO GmbH

Prof. Dr.-Ing. habil. Dieter Puls
MTE Meerestechnik
Engineering GmbH

Dipl.-Ing. Ralf Reinhardt
Peene Werft GmbH

Dr.-Ing. Frank Roland
Center of Maritime
Technologies e.V.

Dipl.-Ing. Hans W. Samelin

Dipl.-Ing. Hauke Schlegel
VDMA Arbeitsgemeinschaft
Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie

Willy Schleich
KM Europe Metal AG

Prof. Dr. Udo Schöttler
Projektträger Jülich

Ronald Steusloff
Linde AG

Jan Dirk Vogelsang
CSC Ploenzke AG

Dr. Mathias Voigt
Hamann AG

Hans-Jürgen Voigt
CON-MAR Ingenieurtechnik
GmbH & Co. Handels KG

Daniel Winters
Orbis Marine Consult