

Bei dem vorliegenden Dokument handelt es sich um eine konsolidierte Fassung (Lesefassung) der Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“ (DigiTest), deren Wirkung zum 01.01.2024 eintritt. Vollständigkeitshalber steht unter <https://www.digitest-hafen.de/> sowohl die Förderrichtlinie vom 05.11.2020 im Original als auch die Änderungs-bekanntmachung zum Download bereit.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“

Vom 5. November 2020

1. Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Die deutschen See- und Binnenhäfen sind als Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte Volkswirtschaft systemrelevant. Ohne die Leistungen der Häfen wäre Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen in der Welt nicht möglich. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist auf reibungslos funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen.

1.2 Die konsequente Nutzung der mit der digitalen Vernetzung verbundenen Chancen und der Ausbau entsprechender Infrastrukturen sind unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und Wachstum und damit richtungsweisend für eine erfolgreiche Zukunft Deutschlands. Deshalb verstehen sich die Häfen als verschiedenste Verkehrsträger verknüpfende Umschlagplätze und Datenhubs.

1.3 In den deutschen See- und Binnenhäfen bietet die Digitalisierung viel Potenzial, zum Beispiel durch Kostenreduktion, durch mehr Flexibilität und höhere Transparenz. Digitale Technologien können die Effizienz und Qualität logistischer Prozesse deutlich verbessern. Sie sollen dabei helfen, logistische Prozesse in Echtzeit möglichst vollständig zu digitalisieren, zu überwachen, zu steuern und zu verwalten. IT-Anwendungen erhöhen die Transparenz selbst komplexer Logistiksysteme und dienen der Qualitätssicherung in allen Prozessen. Auf diese

Weise kann die Einrichtung digitaler Testfelder dazu beitragen, dass die im internationalen Wettbewerb stehenden deutschen Häfen ihre Position verteidigen bzw. Marktanteile ausbauen können.

1.4 Wie im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vereinbart, wollen wir digitale Technologien und den automatisierten Betrieb in der Schifffahrt und in den Logistikketten vorantreiben. Ziel ist es, die deutschen Häfen zu zentralen High-Tech-Standorten der Spitzenklasse weiterzuentwickeln.

1.5 Auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2019 wurde die Notwendigkeit der weiteren Digitalisierung der deutschen Häfen anerkannt und die Erarbeitung einer Förderrichtlinie Digitale Testfelder in den Häfen gefordert. Auch der Deutsche Bundestag hatte in der Sitzung vom 17.05.2019 auf der Grundlage von Bundestagsdrucksache 19/10149 beschlossen die Bundesregierung aufzufordern, eine Förderrichtlinie für digitale Testfelder in deutschen See- und Binnenhäfen zu erarbeiten und umzusetzen

1.6 Im Unterschied zu bereits bestehenden und geplanten digitalen Testfeldern, die im Wesentlichen der Erprobung des automatisierten und autonomen Fahrens einzelner Verkehrsträger dienen, muss ein digitales Testfeld im Hafen unter anderem die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sowie automatisierte Bewegungs-, Lager- und Umschlagprozesse einbeziehen.

1.7 Damit die Häfen ihre Schlüsselfunktion für die gesamte Volkswirtschaft im Kontext des anwachsenden Umschlagaufkommens weiterhin bewältigen können, soll das Förderprogramm Digitale Testfelder in den Häfen dazu beitragen, eine technische Infrastruktur aufzubauen, die die Erprobung von Innovationen der Logistik 4.0 unter Realbedingungen ermöglicht.

1.8 Das Förderprogramm soll die weitere Entwicklung der deutschen Häfen zu High-Tech-Standorten der Spitzenklasse ermöglichen.

1.9 Darüber hinaus soll das Förderprogramm beim Ausbau der Häfen zu zentralen Datenhubs und damit bei der Verbesserung von Qualität und Effizienz logistischer Prozesse, der Reduktion der Kosten logistischer Prozesse durch Digitalisierung, der Erhöhung der

Transparenz und Steuerbarkeit logistischer Prozesse und der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und Veränderung des Modal-Splits von der Straße auf Schiene und Wasserstraße helfen. Angestrebt ist ferner die Schaffung von Infrastrukturen für das Monitoring und die Verwaltung logistischer Prozesse in Echtzeit.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Vorhaben können nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie und auf der Grundlage der §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften durch Zuwendungen als Beihilfen für See- und Binnenhäfen gefördert werden. Die Gewährung der Fördermittel für die See- und Binnenhäfen erfolgt nach Maßgabe der Verordnung (EU) 651/2014 der 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 (AGVO), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2020/972 der Kommission vom 2. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) 1407/2013 hinsichtlich ihrer Verlängerung und zur Änderung der Verordnung (EU) 651/2014 hinsichtlich ihrer Verlängerung und relevanter Anpassungen.

2.2 Die Zuwendungen werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Haushaltsmittel gewährt. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.3 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Absätze 2, 3 und 5 AGVO.

3. Begriffsbestimmungen

3.1 Ein „Digitales Testfeld Hafen“ ist eine technische Infrastruktur innerhalb der Hafengrenzen, in der verkehrsbezogene digitale Innovationen der Logistik unter Realbedingungen erprobt, bewertet und weiterentwickelt werden können. Es ist ein technologieoffenes Angebot an Industrie und Forschung und kann von allen innovationswilligen Interessensgruppen zum Beispiel aus der Logistik, IT-Wirtschaft und Wissenschaft genutzt werden.

3.2 „Hafen“ bezeichnet ein begrenztes Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, bestehend aus Infrastruktur und Ausrüstung, die die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter oder das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzungen und anderer Personen ermöglichen, und jeder sonstigen Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafen benötigen.

3.3 „Seehafen“ bezeichnet einen Hafen, der in erster Linie zur Aufnahme von Seeschiffen bestimmt ist.

3.4 „Binnenhafen“ bezeichnet einen Hafen, der kein Seehafen ist und zur Aufnahme von Binnenschiffen bestimmt ist.

3.5 „Hafeninfrastruktur“ bezeichnet die Infrastruktur und Einrichtungen für die Erbringung von verkehrsbezogenen Hafendiensten, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung, Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladingrückständen sowie Lade- und Tankinfrastruktur in Häfen, über die Fahrzeuge, mobile Terminalgeräte und mobile Bodenabfertigungsgeräte mit Strom, Wasserstoff, Ammoniak und Methanol versorgt werden.

3.6 „Digitale Infrastruktur“ ist der Teil der verkehrsbezogenen Hafeninfrastrukturen, der als Informations- und Kommunikationsinfrastruktur das Verbreiten und Funktionieren digitaler Anwendungen betrifft. Die digitale Infrastruktur umfasst die technischen Grundeinrichtungen, die das Erzeugen, Verarbeiten, Verbreiten und Abrufen von digitaler Information gewährleistet.

3.7 „Hafensuprastruktur“ bezeichnet auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (zum Beispiel für die Lagerung) sowie feste Ausrüstungen (zum Beispiel Lagerhäuser und Terminalgebäude) und mobile Ausrüstungen (zum Beispiel Krananlagen), die sich in einem Hafen befinden und für die Erbringung verkehrsbezogener Hafendienste bestimmt sind.

3.8 „Zugangsinfrastruktur“ bezeichnet jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen bzw. die Einfahrt der Nutzer in einen Hafen von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, wie etwa Straßen, Schienen, Kanäle und Schleusen.

3.9 „Schiff“ bezeichnet schwimmendes Gerät mit oder ohne Eigenantrieb, das einen oder mehrere Verdrängungskörper aufweist.

3.10 „Unternehmen“ bezeichnet jede Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Dazu gehören insbesondere auch jene Einheiten, die eine handwerkliche Tätigkeit oder andere Tätigkeiten als Einpersonen- oder Familienbetriebe ausüben, sowie Personengesellschaften oder Vereinigungen, die regelmäßig einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen.

3.11 „Kleine und mittlere Unternehmen“ (KMU) setzen sich aus Unternehmen zusammen, die weniger als 250 Personen beschäftigen und die entweder einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. Euro erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Mio. Euro beläuft.¹

3.12 „Verbundprojekte“ bezeichnet eine Konstellation von mindestens zwei Projektpartnern, in denen Unternehmen und/oder wissenschaftliche Einrichtungen projektbezogen zusammenarbeiten. Davon ausgenommen bleibt ein Leistungsaustausch mit Dritten im Auftragsverhältnis (Unterauftrag).

3.13 „Betriebsgewinn aus der Investition“ bezeichnet die Differenz zwischen den abgezinsten Einnahmen und den abgezinsten Betriebskosten im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition, wenn die Differenz positiv ist. Zu den Betriebskosten zählen Kosten wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber die Abschreibungs- und Finanzierungskosten, wenn sie durch die Investitionsbeihilfe gedeckt werden. Durch Abzinsung der Einnahmen und Betriebskosten unter Verwendung eines geeigneten Abzinsungssatzes wird gewährleistet, dass ein angemessener Gewinn erzielt werden kann.

¹ KMU-DEFINITION nach Anhang I der AGVO

4. Förderfähige Vorhaben

4.1 Gefördert werden Projekte, die nachweislich durch den Aufbau einer technischen digitalen Infrastruktur einem oder mehreren der in den Nummern 1.8 und Nummer 1.9 genannten Ziele dienen.

4.2 Im Rahmen der Richtlinie Digitale Testfelder in Häfen sollen ausschließlich Infrastrukturprojekte gefördert werden. Die Infrastrukturen sollen die Erprobung von Innovationen der Logistik 4.0 unter Realbedingungen beispielsweise in folgenden Bereichen ermöglichen:

Verkehrsmanagement

- a. Multimodales Verkehrsmanagement;
- b. Echtzeit Verkehrs- und Infrastrukturmanagement (zum Beispiel see- und landseitige Zu- und Ablaufsteuerung, digitale Schleusenrangsteuerung, Fahrrinnenmanagement unter Einbeziehung von Geofences, digitale nautische Informationsverbünde);
- c. Simulation von Verkehrsflüssen mittels „virtual and augmented reality“²;
- d. Stauplanung auf Schiffen;
- e. Kollisionsverhütung;
- f. Digitalisierte und automatisierte Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern bzw. zwischen Verkehrsträgern und Empfängern;
- g. Virtuelle Betonung;
- h. Sensor- und drohnengestütztes Monitoring und Instandhaltung von Infrastruktur und Suprastruktur;
- i. Steuerung von Drohnen in Echtzeit zum Beispiel zur Herstellung eines 5G-Netzes und zur Belieferung von Schiffen;

Autonomes und automatisiertes Fahren

- j. Autonome, automatisierte und vernetzte Fahrzeuge, Hebezeuge und Fördermittel im Hafengebiet (Straddle Carrier, Reachstacker, Kräne etc.);
- k. Autonome Züge;
- l. Autonomes Anlegen von Schiffen;
- m. (Teil-)autonome Überwasserfahrzeuge (zum Beispiel Wassertrucks, Schleppschiffahrt);

² Unter augmented reality versteht man die computergestützte Erweiterung der Realitätswahrnehmung. Diese Information kann alle menschlichen Sinnesmodalitäten ansprechen. Häufig wird jedoch unter erweiterter Realität nur die visuelle Darstellung von Informationen verstanden, also die Ergänzung von Bildern oder Videos mit computergenerierten Zusatzinformationen oder virtuellen Objekten mittels Einblendung/Überlagerung.

- n. Autonome Unterwasserfahrzeuge (zum Beispiel zur Schiffs- und Infrastrukturinspektion, Umweltdatenerfassung);

Digitalisierung in den Lieferketten

- o. Erhöhung der Transparenz der Lieferketten mit Hilfe von „Cloud-Lösungen“;
- p. Smart Connected Products (zum Beispiel Kommunikation zwischen Gütern und Umschlaggeräten, Lagern etc.);
- q. Intelligente Ladung (IoT³) sucht sich ihren Weg, Ad-hoc-Verkehrsmittelwahl;
- r. Lückenlose Überwachung von Gütern in Echtzeit, vollständiger Überblick über den jeweiligen Status und die weitere Planung im Hinblick auf Container und Güter;
- s. Kurzzeitprognosen und Exception-Handling;
- t. Schaffung zusätzlicher Serviceangebote (zum Beispiel Einführung einer Frachten- und Transportbörse für spezielle Ladungen);
- u. Messung von Gewicht, Position, Temperatur und Erschütterungen von Gütern, zum Beispiel für den Medikamenten-, Lebensmittel- und Gefahrgutumschlag;
- v. Echtzeitüberwachungssysteme von Maschinen;
- w. Automation of Knowledge Work (Algorithmenentwicklung und-test, automatisierte Entscheidungsunterstützung);

Administration

- x. Vereinfachung der administrativen Abrechnungs- und Meldeverfahren (Digitalisierung der Abrechnungsprozesse, Einführung eines plattformgestützten IT-Meldewesens).

4.3 Die förderbaren Infrastrukturen sind unter anderem

- a. IT-Infrastrukturen;
- b. Intelligente Netzsteuerungssysteme;
- c. Zentrale Port Management- und Monitoringsysteme;
- d. Port Traffic Center;
- e. Digitale Kommunikationsinfrastrukturen;
- f. Funkinfrastrukturen;
- g. Glasfasernetze
- h. 5G-Netze

³ IoT = Internet of Things.

- i. Low Range Wide Area Networks (LoRaWAN);
- j. Sensorik- und Steuerungstechnik;
- k. Drohneninfrastrukturen.

5. Zuwendungsempfänger

5.1 Antragsberechtigt sind Hafенbetreiber unabhängig von ihrer Rechtsform, Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Ingenieurbüros sowie Konsortien/Verbände der vorgenannten Einheiten, die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Fördermittel mindestens eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Deutschland haben.

5.2 Daneben können weitere juristische Personen, die nicht unmittelbar als Partner in ein Verbundprojekt eingebunden werden, im Unterauftrag eines Partners beteiligt werden.

6. Zuwendungsvoraussetzungen

6.1 Die Vorhaben müssen nach Prüfung durch die Bewilligungsbehörde oder den beauftragten Projektträger als förderfähig anerkannt und mit einem technisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sein mit der Folge, dass sie aus wirtschaftlichen Gründen ohne Gewährung der Zuwendung nicht durchgeführt würden. Die Förderung darf zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen.

6.2 Die Vorhaben selbst dürfen vor Erlass des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu rechnen. Bereits geleistete Vorarbeiten müssen nachgewiesen werden, sind aber nicht mehr förderfähig. Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr für eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Einem Unternehmen, das gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a und Buchstabe b AGVO einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der EU-Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden.

6.4 Unternehmen (Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 Buchstabe a bis Buchstabe e AGVO, einschließlich der Verweise auf die benannten Anhänge der Richtlinie 2013/34/EU), auf das mindestens einer der folgenden Umstände zutrifft, dürfen keine Zuwendungen nach dieser Förderrichtlinie gewährt werden (siehe Artikel 2 Nummer 18 AGVO):

a) Im Fall von Gesellschaften mit beschränkter Haftung (ausgenommen KMU, die noch keine drei Jahre bestehen, und – in Bezug auf Risikofinanzierungsbeihilfen – KMU die die Voraussetzung des Artikels 21 Absatz 3 Buchstabe b AGVO erfüllen und die nach einer Due-Diligence-Prüfung durch den ausgewählten Finanzintermediär für Risikofinanzierungen in Frage kommen): Mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals ist infolge aufgelaufener Verluste verlorengegangen. Dies ist der Fall, wenn sich nach Abzug der aufgelaufenen Verluste von den Rücklagen (und allen sonstigen Elementen, die im Allgemeinen den Eigenmitteln des Unternehmens zugerechnet werden) ein negativer kumulativer Betrag ergibt, der mehr als der Hälfte des gezeichneten Stammkapitals entspricht. Für die Zwecke dieser Bestimmung bezieht sich der Begriff „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ insbesondere auf die in Anhang I der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Jahresabschluss, den konsolidierten Abschluss und damit verbundene Berichte von Unternehmen bestimmter Rechtsformen und zur Änderung der Richtlinie 2006/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinien 78/660/EWG und 83/349/EWG des Rates (ABl. L 182 vom 29.6.2013, S. 19) genannten Arten von Unternehmen und der Begriff „Stammkapital“ umfasst gegebenenfalls alle Agios.

b) Im Fall von Gesellschaften, bei denen zumindest einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften (ausgenommen KMU, die noch keine drei Jahre bestehen, und – in Bezug auf Risikofinanzierungsbeihilfen – KMU die die Voraussetzung des Artikels 21 Absatz 3 Buchstabe b AGVO erfüllen und die nach einer Due-Diligence-Prüfung durch den ausgewählten Finanzintermediär für Risikofinanzierungen in Frage kommen): Mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel ist infolge aufgelaufener Verluste verlorengegangen. Für die Zwecke dieser Bestimmung bezieht sich der Begriff „Gesellschaften, bei denen zumindest einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften“ insbesondere auf die in Anhang II der Richtlinie 2013/34/EU genannten Arten von Unternehmen.

c) Das Unternehmen ist Gegenstand eines Insolvenzverfahrens oder erfüllt die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger.

d) Das Unternehmen hat eine Rettungsbeihilfe erhalten und der Kredit wurde noch nicht zurückgezahlt oder die Garantie ist noch nicht erloschen beziehungsweise das Unternehmen hat eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten und unterliegt immer noch einem Umstrukturierungsplan.

e) Im Fall eines Unternehmens, das kein KMU ist: In den letzten beiden Jahren betrug der buchwertbasierte Verschuldungsgrad des Unternehmens mehr als 7,5 und das anhand des EBITDA berechnete Zinsdeckungsverhältnis des Unternehmens lag unter 1,0.

6.5 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Zuwendung nach dieser Förderrichtlinie gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung verpflichtet ist 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 § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung betreffen.

6.6 Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (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, S. 1), in der jeweils gültigen Fassung) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfe geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfe geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

6.7 Nummer 6.4 gilt nicht für Unternehmen, wenn einer oder mehrere der in Nummer 6.4 genannten Umstände in der Zeit zwischen dem 1. Januar 2020 und dem 30. Juni 2021 aufgetreten sind und am 31. Dezember 2019 noch nicht vorgelegen haben.

7. Pflichten der Zuwendungsempfänger

7.1 Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen der beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige Aufforderung durch den Zuwendungsgeber nachzukommen ist. Sie beginnen bei der vollständigen Vorlage aller erforderlichen Unterlagen und Erklärungen bei der Antragstellung und enden mit der ebenso vollständigen, rechtzeitigen und wahrheitsgemäßen Übermittlung aller im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebenden Dokumente und Erläuterungen nach Fertigstellung des Projekts. Weitere Informationen sind im Rahmen der abschließenden Erfolgskontrolle gegebenenfalls notwendig und können vom Zuwendungsgeber angefordert werden.

7.2 Sie umfassen außerdem die unverzügliche Mitteilung der Änderung von Umständen nach Antragstellung, die für die Gewährung der Förderung erheblich sind. Hierzu zählen insbesondere Änderungen in der Zeit-, Ablauf- und Ressourcenplanung.

7.3 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind anzuzeigen.

7.4 Verletzt der Antragsteller oder Zuwendungsempfänger seine Informations- oder Mitwirkungspflichten, kann dies gemäß den §§ 48, 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) oder anderer Rechtsvorschriften zu einer Rücknahme oder einem Widerruf des Zuwendungsbescheids mit Wirkung für die Vergangenheit führen. In diesem Fall hat der Zuwendungsempfänger die Zuwendung zu erstatten und zu verzinsen.

7.5 Verbundpartner müssen ihre Rechte und Pflichten, die sich aus dem Vorhaben ergeben, in einem Kooperationsvertrag regeln. Es werden überschaubare und praktikable Konsortien erwartet; bei mehr als fünf Partnern ist eine gesonderte Begründung erforderlich. Die Bedingungen eines Kooperationsvorhabens, insbesondere hinsichtlich der Beiträge zu seinen Kosten, der Teilung der Risiken und Ergebnisse, der Verbreitung der Ergebnisse, des Zugangs zu Rechten des geistigen Eigentums und der Regeln für deren Zuweisung müssen vor

Beginn des Vorhabens festgelegt werden. In dem Vertrag ist insbesondere zu vereinbaren, dass im Falle eines Ausscheidens eines Verbundpartners seine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse aus dem Vorhaben den übrigen Verbundpartnern unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

7.6 Für jedes Verbundprojekt ist ein Verbundkoordinator zu bestellen. Im Kooperationsvertrag ist der Verbundkoordinator festzulegen. Der Verbundkoordinator ist für die Koordination des Verbunds verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustauschs zwischen den Verbundpartnern, und Koordination der Zusammenarbeit, die Berichtsvorbereitung und -integration und sonstige Koordinationsaufgaben, wie Klärung relevanter Fragen mit dem Zuwendungsgeber und die Bemühung um Ausgleich zwischen den Verbundpartnern bei Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Kooperationsvertrags.

7.7 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine Einschätzung über die spätere Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans voranzutreiben und nachzuweisen. Der Verwertungsplan soll eine Übersicht der einzelnen Themenfelder und der darin bearbeiteten Fragestellungen enthalten.

7.8 Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, Informationen und Daten für die programmbegleitende übergeordnete Informations- und Kommunikationsarbeit zum Zwecke der öffentlichen Darstellung der Projektergebnisse zu liefern und die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Förderprogramms zu unterstützen.

7.9 Die durch diese Richtlinie geförderte Hafeninfrastruktur muss interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

7.10 Quantitative und/oder qualitative Effekte der Testfelder müssen mit Projektabschluss nachgewiesen werden. Für alle Testfelder sind insoweit die Vorteile für die Projektbeteiligten selbst, der Nutzen für die deutsche Hafenwirtschaft insgesamt sowie der Nutzen für Umwelt und Allgemeinheit den Aufwendungen bzw. Projekterträgen gegenüberzustellen. Dieser

Nachweis kann im Rahmen von Wirkungsanalysen erfolgen. Eine externe Evaluation der Projektergebnisse bleibt vorbehalten.

7.11 Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, sowohl auf Veranstaltungen mit beschränktem Teilnehmerkreis als auch auf öffentlich zugänglichen Seminaren über die Projektergebnisse zu berichten, bzw. einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

7.12 Antragsteller müssen sich im Umfeld des beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Dabei ist zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis der Prüfungen ist im Förderantrag kurz darzustellen. Weiterhin müssen die Antragsteller prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Überlegungen und Planungen dazu sind ebenfalls mit dem Antrag auf Bundeszuwendung darzustellen.

7.13 Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch diese Richtlinie geförderten digitalen Infrastruktur durch Dritte muss zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen erfolgen.

8. Höhe, Art und Umfang der Zuwendung

8.1 Die Zuwendungen betragen bis zu 80 Prozent der förderfähigen Kosten⁴ und werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse in Form einer Anteilsfinanzierung gewährt. Zuwendungsfähig sind die projektbezogenen Kosten der Arbeiten sowie grundsätzlich auch die Kosten für Koordinierungsaufgaben. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und Ingenieurbüros sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten. Bemessungsgrundlagen für Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Es gelten die Bestimmungen und Förderhöchstgrenzen von Artikel 56b AGVO (für Seehäfen) bzw. Artikel 56c AGVO (für Binnenhäfen).

⁴ Sofern nur der Begriff Kosten verwendet wird, sind damit bei Zuwendungen auf Ausgabenbasis Ausgaben gemeint, so dass die betreffenden Passagen in diesen Fällen entsprechend gelten.

8.2 Förderung von Digitalen Testfeldern in Seehäfen

8.2.1 Förderfähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Bau oder Modernisierung von verkehrsbezogenen digitalen Infrastrukturen in Seehäfen. Dies beinhaltet Kosten für digitale Infrastrukturen, die die Erprobung, Bewertung und Entwicklung digitaler Innovationen im Zusammenspiel zwischen Umschlaganlagen und Weiterbeförderung betreffen. Industrielle Produktionsanlagen, Bürogebäude, Geschäfte oder Suprastrukturen sind nicht förderfähig.

8.2.2 Der Förderbetrag darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.

8.2.3 Die Förderintensität darf bei jeder der in Nummer 8.2.1 genannten Investitionen nicht höher sein als

- a) 80 Prozent der förderfähigen Kosten, wenn die gesamten förderfähigen Kosten des Vorhabens bis zu 55 Millionen Euro betragen (Ausnahme siehe Nummer 8.1);
- b) 60 Prozent der förderfähigen Kosten, wenn die gesamten förderfähigen Kosten des Vorhabens über 55 Millionen Euro und bis zu dem in Artikel 4 Absatz 1 Doppelbuchstabe ee AGVO festgesetzten Betrag betragen (Ausnahme siehe Nummer 8.1).

8.2.4 Die in Nummer 8.2.3 Buchstabe b festgesetzten Beihilfeintensitäten können bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) um 10 Prozentpunkte und bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV um 5 Prozentpunkte erhöht werden.

8.2.5 Bei Beihilfen von nicht mehr als 5,5 Millionen Euro kann der Beihilfehöchstbetrag alternativ zur Anwendung der in den Nummer 8.2.2 bis 8.2.4 genannten Methode auf 80 Prozent der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.

8.3 Förderung von Digitalen Testfeldern in Binnenhäfen

8.3.1 Förderfähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für

a) Investitionen in Bau oder Modernisierung von verkehrsbezogenen digitalen Infrastrukturen in Binnenhäfen. Dies beinhaltet Kosten für digitale Infrastrukturen, die die Erprobung, Bewertung und Entwicklung digitaler Innovationen im Zusammenspiel zwischen Umschlaganlagen und Weiterbeförderung betreffen. Industrielle Produktionsanlagen, Bürogebäude, Geschäfte oder Suprastrukturen sind nicht förderfähig.

8.3.2 Der Förderbetrag darf die Differenz zwischen den förderfähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.

8.3.3 Die Förderintensität darf nicht höher sein als 80 % der förderfähigen Kosten und den in Artikel 4 Absatz 1 Doppelbuchstabe ff AGVO festgesetzten Betrag nicht übersteigen (Ausnahme siehe Nummer 8.1).

8.3.4 Bei Förderungen von nicht mehr als 2,2 Millionen Euro kann der Förderhöchstbetrag alternativ zur Anwendung der in den Nummern 8.3.2 und 8.3.3 genannten Methode auf 80 Prozent der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.

8.4 Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 100.000 Euro veröffentlicht.

9. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

9.1 Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetrugs aufgeklärt. Die jeweils anzuwendenden Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P, ANBest-GK oder ANBest-P-Kosten) werden unverändert zum Bestandteil des Förderbescheides gemacht.

10. Verfahren

10.1 Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Referat WS 21) einen Projektträger beauftragen.

10.2 Antragskizzen auf Gewährung der Zuwendung können nach entsprechendem Förderaufruf eingereicht werden, der durch das BMDV oder den beauftragten Projektträger unter anderem auf der Internetseite www.bmdv.bund.de veröffentlicht wird.

10.3 Der beauftragte Projektträger bewertet die Antragskizzen und berät die Antragsteller vor der Einreichung des vollständigen Projektantrags bezüglich der technischen und organisatorischen Fragen sowie der einzureichenden Dokumente, sofern das geplante Projekt Aussicht auf Förderung gemäß dieser Richtlinie hat. Anderenfalls werden dem Antragsteller die Gründe für die Ablehnung der Projektskizze erläutert.

10.4 Mehrere Aufrufe sind möglich. Die formalen und inhaltlichen Anforderungen der Antragstellung werden mit dem Aufruf veröffentlicht.

10.5 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 einschließlich Verzinsung der gewährten Zuwendungen gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

10.6 Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

10.7 Erhaltene Zuwendungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

11. Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 01. Januar 2021 in Kraft. Sie gilt nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus.

Bonn, den 5. November 2020

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Hilde Kammerer