



Bundesamt  
für Wirtschaft und  
Ausfuhrkontrolle

# Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

Erläuterungen zur Richtlinie vom 24.06.2024

# Inhaltsverzeichnis

---

.....	1
Vorwort.....	3
Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung .....	3
1. Antragsberechtigung .....	3
2. Förderfähige Vorhaben.....	4
3. Förderhöchstsätze.....	5
4. Berechnung des Fördersatzes.....	6
5. Die Antragstellung.....	6
6. Umgang mit Altanträgen.....	7
7. Gleichzeitige Beantragung mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen.....	7
8. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs.....	7
9. Förderfähige Kosten bei Komponenten und Systemen.....	8
10. Förderfähige Kosten bei innovativen Verfahren (Entwicklung und Anwendung).....	8
11. Anreizeffekt .....	8
12. Gutachten .....	9
13. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses.....	10
14. Kofinanzierung.....	10
15. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis.....	11
16. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände .....	11
17. Projektbeginn nach Antragstellung .....	12
18. Kumulierungsvorgaben.....	12
19. Förderhöchstgrenzen .....	12
20. Checkliste für Antragsunterlagen.....	13

## Vorwort

Die neue Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“<sup>1</sup> vom 24.06.2024 ist in Kraft getreten (im Folgenden: „Richtlinie“).

Werften, die zum Zeitpunkt der Antragstellung und Bewilligung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland haben und die zu fördernde Innovation ganz oder bezogen auf den durch die Antragstellerin durchgeführten Teil der Wertschöpfung überwiegend in der Bundesrepublik Deutschland ausführen (auch verbundene Unternehmen), können einen Zuschuss erhalten.

Es können bis zu maximal 50% der Kosten, die sich aus der Planung, Vorbereitung und Durchführung eines konkreten innovativen Vorhabens zusammensetzen, als Zuwendung beantragt werden. Diese Kosten müssen unmittelbar aus der erstmaligen industriellen Anwendung innovativer Produkte und Verfahren entstehen. Diese Innovationen müssen gegenüber dem Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU neu oder wesentlich verbessert sein und Risiken technischer oder industrieller Fehlschläge in sich tragen.

Die neue Richtlinie gilt nicht nur für alle neuen Anträge, sondern auch für alle bis zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens noch nicht beschiedenen Anträge. Daher muss die Antragstellerin gegebenenfalls **bereits gestellte Anträge um die Unterlagen / Erklärungen / sonstigen Nachweise ergänzen, die eine vollständige Antragstellung nach der neuen Richtlinie erfordert**.

Die Geltungsdauer der neuen Richtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens ihrer beihilferechtlichen Grundlage, der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO), zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2027, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, nicht aber über den 31. Dezember 2028 hinaus. Dementsprechend können förderfähige schiffbauliche Innovationen auf Grundlage der aktuellen Richtlinie bis zu diesem Datum bewilligt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass dem BAFA rechtzeitig vollständige Anträge vorliegen, die erforderliche Kofinanzierung mit dem betreffenden Bundesland abgestimmt ist und Haushaltsmittel für diesen Zuwendungszweck in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

Das Förderprogramm begründet keinen Rechtsanspruch auf die Zuwendung. Deren Gewährung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel des Bundes und der Bundesländer.

**Formblatt E – jetzt neu** – die Formblätter stehen digital zur Verfügung. Für die zu leistenden Erklärungen wie z. B. der gesicherten Gesamtfinanzierung, subventionserheblichen Tatsachen muss das neue Formblatt E verwendet werden.

## Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung

### 1. Antragsberechtigung

Gemäß Nr. 3.1 der Richtlinie sind Werften und mit den Werften verbundene Unternehmen antragsberechtigt, die ihren Sitz und Betriebsstätte oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland haben und die zu fördernde Innovation ganz oder bezogen auf den durch die Antragstellerin durchgeführten Teil der Wertschöpfung überwiegend in der Bundesrepublik Deutschland ausführen. Bei steuerlich anerkannten Betriebsaufspaltungen oder im Rahmen einer Organschaft verbundene Unternehmen, bei denen Investor (Eigentümer) und Nutzer (Betreiber) der förderfähigen schiffbaulichen Innovation nicht identisch sind, ist derjenige antragsberechtigt, der die Innovation nutzt.

Verbundene Unternehmen sind Unternehmen, die zueinander in einer der folgenden Beziehungen stehen:

- ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens;

---

<sup>1</sup> veröffentlicht im Bundesanzeiger unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de), AT 18.07.2024 B1

- ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abuberufen;
- ein Unternehmen ist gemäß einem mit einem anderen Unternehmen geschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;
- ein Unternehmen, das Aktionär oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt gemäß einer mit anderen Aktionären oder Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte von dessen Aktionären oder Gesellschaftern aus.

Für weitere Spezifizierungen vgl. KMU Definition nach den Kriterien im Anhang I der AGVO.<sup>2</sup>

## 2. Förderfähige Vorhaben

In der Richtlinie (Nr. 2.3) werden vier grundsätzliche Tatbestände schiffbaulicher Innovationen unterschieden:

- neue Typschiffe bzw. Offshore-Strukturen
- neue Komponenten und Systeme in einem Schiff bzw. einer Offshore-Struktur
- die Entwicklung neuer Verfahren im Schiffbau und
- die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau.

Bei neuen Typschiffen und bei neuen Komponenten oder Systemen ist eine Förderung nur möglich, wenn das zugrundeliegende See- oder Binnenschiff folgende Merkmale erfüllt:

- fester Antrieb
- feste Steuerung
- alle Merkmale der Manövrierfähigkeit
- eine Länge von mindestens 12 m

Innovative schiffbauliche Komponenten, die bei der Antragstellerin in einen auf einer ausländischen Werft gebauten Kasko eingebaut werden, können gefördert werden.

Bei der industriellen Anwendung neuer **Komponenten und Systeme** sind nur die Kosten für:

- Entwurf,
- Planung,
- Entwicklung,
- Erprobung,
- Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen,
- Fertigung und
- Installation

einer neuen Komponente oder eines neuen Systems, die zur Feststellung der vollen Funktionstüchtigkeit der Komponente unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind, förderfähig. Hat eine erfolgreiche Erprobung der Innovation stattgefunden, können danach entstehende Kosten nur dann gefördert werden, wenn die Antragstellerin nachweist, dass die Innovation nach erstmaliger erfolgreicher Erprobung weitere Kosten verursacht, welche die bei der herkömmlichen Lösung entstehenden Kosten übersteigen.

Die Förderung innovativer Verfahren im Schiffbau gliedert sich in die „Entwicklung neuer Verfahren“ und „Anwendung neuer Verfahren“ (vgl. 2.7 d) der Richtlinie). Die genaue Begriffsbestimmung erfolgt unter Nr. 2.7 e) und Nr. 2.7 f) der Richtlinie. In der Regel ist eine Verfahrensinnovation entweder als „Entwicklung“ oder als „Anwendung“ einzuordnen. Der Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ ist dann erfüllt, wenn die Antragstellerin bei dem betroffenen Verfahren die „Innovationsträgerschaft“ innehat, d. h., das zur Förderung beantragte innovative Verfahren selbst entwickelt hat. In diesem Fall zählt auch die Umsetzung des Verfahrens im Unternehmen zum Tatbestand der „Entwicklung“. Die Beantragung „Anwendung neuer Verfahren“ ist gegeben, wenn die Antragstellerin bei dem betroffenen Verfahren **keine** „Innovationsträgerschaft“ innehat, d. h., das innovative Verfahren nicht selbst entwickelt

---

<sup>2</sup> Vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014R0651-20230701>

hat, sondern von dritter Seite erhalten hat (insbesondere im Fall des „Zukaufs“ des Verfahrens von einem anderen Unternehmen).

Förderfähig sind auch von der Antragstellerin gefertigte feste oder nicht zu einem kurzfristigen Zweck schwimmend befestigte bauliche oder technische **Nebeneinrichtungen** („Offshore-Strukturen“, vgl. Nr. 2.7 j der Richtlinie), die jeweils für die Errichtung und den Betrieb von Einrichtungen zur Erzeugung, Übertragung und Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zwecken erforderlich sind. Dazu zählen z.B. innovative

- Schwimmkörper für PV-Anlagen (ggfs. Prüfung im Einzelfall)
- bauliche Strukturen für Wellenkraftwerke
- Gondel- und Spinnerverkleidungen
- weitere Komponenten im Windbereich wie Komponenten für Rotorblätter, Ringkanäle für den Turmbau, Gehäuse für Getriebestränge
- Offshore-Gangways

Nicht förderfähig sind Einrichtungen zur Erzeugung, Übertragung oder Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen (oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zwecken) **an sich**, wie z.B. Konverterplattformen, schwimmende PV-Anlagen, Windenergieanlagen und Wellenkraftwerke. Künstliche Inseln sind ebenso nicht förderfähig.

Die Antragstellerin muss den Antrag anhand der Formblätter B/VE (für die „Entwicklung neuer Verfahren“) oder B/VA (für die „Anwendung neuer Verfahren“) stellen.

Zu beachten ist auch, dass bei einer Antragstellung durch ein großes Unternehmen im Sinne der Richtlinie die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau (Formblatt B/VA) nur dann förderfähig ist, wenn das antragstellende Unternehmen bei der zu fördernden Innovation mit einem KMU<sup>3</sup> im Sinne der Richtlinie zusammenarbeitet und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen (vgl. Nr. 2.3 d) der Richtlinie).

Nicht förderfähig sind Gebäude und Maßnahmen an der Gebäudehülle.

Über eine Förderung von Schiffen mit einer Nutzung zu „militärischen Zwecken“ (nicht zivile Nutzung) wird im Einzelfall durch eine Entscheidung des BMWK entschieden.

Innovative Vorhaben, die Fischereifahrzeuge betreffen, sind nur unter den in der Verordnung (EU) 2021/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1004 geregelten Voraussetzungen förderfähig.<sup>4</sup> So darf insbesondere die Fangkapazität eines Fischereifahrzeugs durch das Vorhaben nicht erhöht und die Fähigkeit eines Fischereifahrzeuges zum Aufspüren von Fischen nicht verbessert werden (vgl. Art. 13 a) und b)). Innovative Vorhaben zur Steigerung der Energieeffizienz und Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Austausch oder die Modernisierung der Maschinen von Fischereifahrzeugen sind nur unter den in Art. 18 und Art. 19 genannten Voraussetzungen förderfähig.

Die Innovationsbeihilfen werden durch Zuwendungsbescheide des Zuwendungsgebers durch den Beauftragten des Bundes (hier: das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle [BAFA]) gewährt.

### 3. Förderhöchstsätze

Es gibt, je nach Art der schiffbaulichen Innovation, unterschiedliche Förderhöchstsätze. Die Förderhöchstsätze reichen von maximal 15 % bis maximal 50 % der förderfähigen Kosten. Der Förderhöchstsatz ist abhängig von der Unternehmensgröße des antragstellenden Unternehmens und dem jeweiligen Fördertatbestand:

---

<sup>3</sup> KMU Definition nach den Kriterien im Anhang I der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)

<sup>4</sup> [Amtsblatt L 247 der EU, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2021:247:FULL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2021:247:FULL)

	Produktinnovation (Typschiff/Komponenten)	innovative Verfahren		KMU
		Entwicklung	Anwendung	
kleine Unternehmen	max. 45 %	max. 45 %	max. 50 %	
mittlere Unternehmen	max. 35 %	max. 35 %	max. 50 %	
große Unternehmen	max. 25 %	max. 25 %	max. 15 % <sup>*1</sup>	
Zuwendungshöhe	max. 15 Mio. Euro	max. 15 Mio. Euro	max. 7,5 Mio. Euro	

\*1 nur förderfähig, wenn beteiligte KMU mindestens 30% der förderfähigen Kosten tragen

Der Fördersatz ist abhängig von:

- der Art der schiffbaulichen Innovation,
- der Unternehmensgröße,
- der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und
- der Haushaltsmittelsituation.

Ein Anspruch auf Förderung besteht nicht.

## 4. Berechnung des Fördersatzes

Der Fördersatz ist abhängig von den unter 5. genannten Punkten. Die Kriterien zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sind das ordentliche Betriebsergebnis und die Umsatzrentabilität. Die Vorgehensweise bei der Berechnung sowie die Bewertung der Ergebnisse ist ausführlich in der Präsentation auf der Homepage des BAFA unter [www.bafa.de/isb](http://www.bafa.de/isb) zu finden.

## 5. Die Antragstellung

Ein Antrag gilt erst dann als gestellt (Eingangsdatum), wenn dem BAFA folgende Unterlagen vorliegen:

1. das formlose Antragsschreiben mit:
  - 1.1. dem Fördergegenstand (Benennung des Vorhabens)
  - 1.2. der beantragten Förderhöhe
  - 1.3. dem beantragten Fördersatz
  - 1.4. den beantragten förderfähigen Kosten und
  - 1.5. der Zusicherung, dass die förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung berechnet wurden
2. Formblatt A
3. Formblatt B/S oder B/K oder B/VE oder B/VA
4. Formblatt A/G (inklusive der Erläuterungen, Nummer 5 muss immer ausgefüllt sein)
5. zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit:
  - 5.1. das ordentliche Betriebsergebnis der jeweils letzten drei geprüften Geschäftsjahre (bestätigt durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater)
  - 5.2. die Gewinn- und Verlustrechnungen der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre
  - 5.3. die Umsatzrentabilität des letzten geprüften Geschäftsjahres

**Die Antragstellerin darf bei der Beantragung einer Förderung mit dem zu fördernden Projekt noch nicht begonnen haben.** Daher muss der Antrag vor Beginn der Maßnahme (das heißt vor Abschluss eines dem konkreten Innovationsprojekt zurechenbaren Lieferungs- oder Leistungsvertrages) gestellt werden (Nr. 7.1.3 der Richtlinie). Erst nach Vorlage der genannten Unterlagen und Erklärungen liegt ein Antrag im Sinne der Richtlinie vor. Bei Produktinnovationen, im Zusammenhang mit einem Schiffbauvertrag, wird (spätestens) mit Abschluss des Schiffbauvertrages der Beginn der Maßnahme angenommen.

Mit Einreichen des Formblattes A, zusammen mit dem Formblatt A/G, erklärt die Antragstellerin, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt hat (vgl. Punkt „11. Anreizeffekt“). Dies umfasst auch, dass bei Antragstellung noch nicht mit dem innovativen Vorhaben begonnen wurde, da in diesen Fällen kein Anreizeffekt vorliegen kann. Siehe dazu auch die Ausführungen zum Anreizeffekt unter Punkt 6.1 ff. der Richtlinie und Punkt „11. Anreizeffekt“ in dieser Erläuterung. Wird mit dem innovativen Vorhaben vor der Vorlage der Antragsunterlagen beim BAFA begonnen (zum Beispiel durch Abschluss des Schiffbauvertrages oder eines anderen, auf die Innovation bezogenen Lieferungs- oder Leistungsvertrages), ist keine Förderung mehr möglich.

Der Mindestantrag ist grundsätzlich innerhalb von zwölf Monaten nach Antragstellung (Eingang beim BAFA) zu vervollständigen. Die Frist wird mit der Eingangsbestätigung mitgeteilt.

Sollte diese Frist nicht eingehalten werden können, ist zwingend ein Antrag auf Fristverlängerung zu stellen (ausreichend per Mail, unter Angabe einer schlüssigen Begründung). **Ist die Frist vor Vervollständigung abgelaufen, ergeht ein ablehnender Bescheid** (Nr. 7.1.4 Satz 4).

### **HINWEIS – neues Formblatt E**

Dies steht zum Download auf [www.bafa.de/isb](http://www.bafa.de/isb) bereit. Im Anhang zum Formblatt E übersenden Sie dem BAFA bitte den Zeitplan, das Gutachten und bei Komponenten und Typschiffen den Vertrag zur Innovation.

Alle Unterlagen müssen neu eingereicht werden, sofern diese kurz vor Erlass des Bescheides **älter als 24 Monate** sind.

Eine Ausnahme besteht für die Erklärung ordnungsgemäßer Buchführung, da die Aktualität über die eingereichten Jahresabschlüsse gewährleistet wird.

### **HINWEIS bei Vorliegen eines Schiffbauvertrages / Schiffbauauftrages**

Sofern bei Produktinnovationen ein entsprechender Schiffbauvertrag / Schiffbauauftrag abgeschlossen wird, muss die Antragstellerin diesen beim BAFA vorlegen.

## **6. Umgang mit Altanträgen**

Altanträge behalten grundsätzlich ihre Gültigkeit. Es muss das neue Formblatt E zur Vollständigkeit der Unterlagen vorgelegt werden.

## **7. Gleichzeitige Beantragung mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen**

Eine gleichzeitige Beantragung der in Nr. 2.3 der Richtlinie genannten Arten schiffbaulicher Innovationen (neues Typschiff und daneben neue Komponenten und Systeme eines Schiffes) ist zulässig, sofern es sich dabei um zwei verschiedene Innovationen handelt. Für jede Produktinnovation ist ein separater Innovationsantrag zu stellen. Die Kosten dürfen nicht doppelt abgerechnet werden. Die Anträge können auch zeitversetzt gestellt werden, wenn alle Bedingungen (z. B. noch keine Vertragsunterzeichnung über die konkrete Innovation) erfüllt werden.

## **8. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs**

Förderfähige Kosten für neue Typschiffe (und auch für Offshore-Strukturen) sind Personalkosten (Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das jeweilige Vorhaben eingesetzt werden), Kosten für Auftragsforschung, Fachwissen und unter Einhaltung des Fremdvergleichsgrundsatzes von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich dem Vorhaben dienen, Gemeinkosten, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen, sonstige Betriebskosten einschließlich Kosten für Bedarfsmittel und dergleichen, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen, für Entwurf und Konstruktion (Design), im Einzelnen die Kosten für die Entwicklung des Schiffs- bzw. Offshore- Strukturkonzepts (Vorentwurf); den konzeptionellen Schiffs- bzw. Offshore-Strukturentwurf (Projektentwicklung, Grundentwurf); den funktionalen Schiffs- bzw. Offshore-

Strukturentwurf (Basisplanung, Basiskonstruktion); die Erstellung der Detailkonstruktion; die Durchführung von Studien, die Erprobung, die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen und vergleichbare Kosten, die bei der Entwicklung und dem Entwurf des Prototyps anfallen; die Fertigungsplanung (Arbeitsvorbereitung), die erstmalige Erprobung von Komponenten und bei Schiffen – unter den Voraussetzungen von Artikel 2 Ziffer 86 AGVO – die Probefahrt des Prototyps.

Fertigungskosten sind ausnahmsweise förderfähig im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Prototyps im Rahmen der experimentellen Entwicklung, wenn das Hauptziel dieser Maßnahmen darin besteht, im Wesentlichen noch nicht feststehende Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen weiter zu verbessern. Es muss ein unmittelbarer Bezug zur Innovation nachgewiesen werden. Dies ist von einem Gutachter / einer Gutachterin separat vorab zu bestätigen, gemäß den Nummern 7.1.5 bis 7.1.7. **Die Zuweisung pauschaler Anteile der Gesamtkosten ist unzulässig.**

## 9. Förderfähige Kosten bei Komponenten und Systemen

Bei der industriellen Anwendung neuer Komponenten und Systeme sind nur förderfähig

- die Kosten für Entwurf, Planung und Entwicklung,
- die Kosten für die erstmalige Erprobung der innovativen Produkte,
- die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen,
- die Kosten für Material und Bauteile sowie
- ausnahmsweise die Kosten für die Fertigung und Installation einer neuen Komponente oder eines neuen Systems, die zur Feststellung der vollen Funktionstüchtigkeit der Komponente unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

Sofern das antragstellende Unternehmen mit einem Zulieferunternehmen verbunden ist, für dessen Zulieferungen Kosten geltend gemacht werden, muss die Antragstellerin nachweisen, dass der in Rechnung gestellte Preis angemessen bzw. marktüblich ist (ein Gewinnaufschlag und kalkulatorische Kosten sind nicht förderfähig!).

## 10. Förderfähige Kosten bei innovativen Verfahren (Entwicklung und Anwendung)

Hinweise bezüglich der förderfähigen Kosten für die beiden Fördertatbestände der Verfahrensinnovation sind in der Richtlinie unter Nr. 5.4.2 c) (Entwicklung innovativer Verfahren) und unter Nr. 5.4.2 d) (Anwendung innovativer Verfahren) enthalten. Eine Abgrenzung der beiden Fördertatbestände ist unter Punkt 2 der Erläuterungen aufgeführt.

Zu beachten ist, dass eine von einem großen Unternehmen durchgeführte „Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau“ (Formblatt B/VA) nur dann gefördert werden kann, wenn die Antragstellerin (das heißt das große Unternehmen im Sinne der Richtlinie) bei der zu fördernden Tätigkeit mit KMU zusammenarbeitet und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen (vgl. Nr. 2.3 d) der Richtlinie). Bei KMU als Antragstellerin entfällt diese Voraussetzung.

Außerdem muss die Antragstellerin – unabhängig von der Unternehmensgröße – im Formblatt B/VE beziehungsweise B/VA zu jeder Kostenposition (sofern zutreffend) die Höhe der Kosten für inventarisierte Gegenstände (Maschinen und Anlagen) und deren Nutzungsdauer laut AfA-Tabelle sowie deren Zweckbindungsfrist angeben.

Sofern das antragstellende Unternehmen mit einem Zulieferunternehmen verbunden ist, für dessen Zulieferungen Kosten geltend gemacht werden, muss die Antragstellerin nachweisen, dass der in Rechnung gestellte Preis angemessen bzw. marktüblich ist (ein Gewinnaufschlag und kalkulatorische Kosten sind nicht förderfähig!).

## 11. Anreizeffekt

Voraussetzung für die schiffbauliche Innovationsförderung ist der Nachweis über einen Anreizeffekt in Bezug auf das zu fördernde Vorhaben gemäß Artikel 6 AGVO. Der Anreizeffekt ist gegeben, wenn die Gewährung der Innovationsförderung das Verhalten der Antragstellerin dahingehend ändert, dass sie zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst wird, die sie ohne die Zuwendung nicht oder nur in geringerem Umfang aufgenommen hätte.

Eine wichtige Voraussetzung für einen gegebenen Anreizeffekt ist, dass mit der Maßnahme vor Antragstellung noch nicht begonnen worden ist (vgl. Nr. 7.1.3 der Richtlinie). Mit Einreichung des Formblattes A erklärt die Antragstellerin, dass er



noch nicht mit dem innovativen Vorhaben begonnen hat. Hat die Antragstellerin vor Antragstellung mit dem innovativen Vorhaben begonnen, zeigt dies, dass die Gewährung der Innovationsförderung nicht ausschlaggebend für die Durchführung des innovativen Vorhabens war. In diesen Fällen geht von der Innovationsförderung kein Anreiz für die Antragstellerin aus, innovativ tätig zu werden. Es fehlt also der „Anreizeffekt“. Das BAFA muss den Antrag in diesen Fällen ablehnen.

Sofern im Formblatt A/G mindestens **eine** signifikante Steigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, Geschwindigkeit der Innovationstätigkeit oder aufgewendete Mittel des antragstellenden Unternehmens nachgewiesen werden kann, wird angenommen, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt für die Antragstellerin hat (vgl. Nr. 6.1.1 ff. und Nr. 7.1.2 der Richtlinie).

Unter Nummer „5 Beitrag zu Nachhaltigkeitszielen und Leistungsverbesserungen im Klima- und Umweltbereich“ des Formblattes A/G muss angegeben werden, ob das innovative Vorhaben dazu einen Beitrag leistet. Wenn das Vorhaben keinen Beitrag zu den aufgeführten Zielen leistet, sind die Gründe dafür ebenfalls zu erläutern.

## 12. Gutachten

Das Gutachten ist wesentlicher Bestandteil der Antragsunterlagen. In diesem werden die technisch-innovativen Voraussetzungen für eine Innovationsförderung (qualitative Prüfung) sowie die im Zusammenhang mit der schiffbaulichen Innovation vorkalkulierten förderfähigen Kosten (quantitative Prüfung) geprüft und bestätigt (vgl. Nr. 7.1.5 bis 7.1.7. der Richtlinie).

### a) Auswahl eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters / einer Gutachterin

Nach Nr. 7.1.5 Satz 2 der Richtlinie muss die Antragstellerin für die Auswahl des Gutachters / der Gutachterin eine schriftliche Zustimmung des BAFA einholen. Zusätzlich hat der ausgewählte Gutachter / Gutachterin eine schriftliche Erklärung abzugeben (Formblatt D), dass er / sie in wirtschaftlicher Hinsicht unabhängig von dem Auftrag erteilenden Unternehmen ist und über die für eine qualitative und quantitative Prüfung erforderliche Sachkenntnis verfügt.

Außerdem muss die Antragstellerin vor der Erteilung des Auftrages für das Gutachten die formulierte Aufgabenstellung (im Entwurf) mit dem BAFA abstimmen. Die Antragstellerin legt dem BAFA einen entsprechenden formlosen Vorschlag vor. Das BAFA prüft sowohl den Gutachternvorschlag als auch den Entwurf der Gutachterbeauftragung. Bei einem positiven Ergebnis erteilt das BAFA seine Zustimmung.

### b) Qualitative Prüfung

Das Gutachten muss die in Nr. 7.1.6 der Richtlinie formulierten Themen widerspiegeln. Ergänzend zu den Hinweisen unter Nr. 9 der Richtlinie muss dem Gutachten Folgendes zu entnehmen sein:

- erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren
- Neuartigkeit und damit Innovation gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU
- Nachweis des Risikos technischer und wirtschaftlicher Fehlschläge
- das Vorliegen der Kriterien der Nr. 5.4 der Richtlinie insgesamt bestätigen

### c) Quantitative Prüfung

Nr. 7.1.7 der Richtlinie verlangt eine Bestätigung, dass die förderfähigen Kosten gemäß Nr. 5 der Richtlinie ausgewiesen wurden und sich ausschließlich auf die schiffbauliche Innovation beziehen. Von dem Gutachter / der Gutachterin wird erwartet, dass er – im Wortsinn der Formulierung – prüft, ob die im Antrag, Formblatt B geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel und förderfähig gelten können, z. B. ob Kosten für Erprobungen oder Modellbau tatsächlich im Zusammenhang mit der Anwendung innovativer schlüsselfertiger Zulieferungen plausibel sind. Es kommt also darauf an, die von der Antragstellerin für förderfähig gehaltenen Kosten aufgrund von Kenntnissen über technologische und schiffbauliche Abläufe und Zusammenhänge zu begutachten und zu bestätigen.

Das Formblatt B kann und sollte durch die Antragstellerin im Interesse einer aussagefähigen Aufgliederung der Kosten unter Beachtung der Nr. 5 der Richtlinie modifiziert werden. Eventuell ist eine genauere Aufgliederung der Tabelle mit dem Gutachter abzustimmen. Gegebenenfalls stellt die Antragstellerin dem Gutachter / der Gutachterin auch weitergehende Unterlagen zu den förderfähigen Kosten zur Verfügung.

**HINWEIS für Gutachten bei Verfahrensinnovationen:**

Der Gutachter / die Gutachterin muss prüfen, ob das Vorhaben den Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ erfüllt (bei Entwicklung einschließlich der Anwendung) oder ob das Vorhaben lediglich den Tatbestand der „Anwendung neuer Verfahren“ erfüllt (s. Punkt 2 der Erläuterungen).

Dies gilt gleichermaßen auch bei neuen Anträgen für Verfahrensinnovationen. Das Unterscheidungskriterium für die Einordnung des Verfahrens ist die Innovationsträgerschaft. Die Bestätigung, dass die Innovationsträgerschaft bei dem antragstellenden Unternehmen liegt, muss durch den Gutachter erfolgen.

### 13. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses

Die Antragstellerin fügt nach Nr. 7.1.4 d) der Richtlinie dem Antrag eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Realisierung des Innovationsprojektes bei.

Der Auszahlungsmodus der Zuwendung sieht vor, dass bis zu zwei Drittel der gewährten Innovationsförderung während der Durchführung der schiffbaulichen Innovation ausgezahlt werden können, wenn sie zur anteiligen Deckung für angefallene förderfähige Kosten im Rahmen des Zuwendungszweckes benötigt werden. Die verbleibende Rate (mindestens ein Drittel der Zuwendung) der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages (das heißt nach erfolgreicher Ablieferung des Schiffes an den Auftraggeber) beziehungsweise nach Fertigstellung des Vorhabens zur Verfahrensinnovation und nach Vorlage des Verwendungsnachweises durch die Zuwendungsempfängerin sowie dessen Prüfung durch das BAFA ausgezahlt werden.

Die Rateneinteilung wird vom BAFA (bei großen Unternehmen in Absprache mit dem kofinanzierenden Bundesland) vorgenommen und der Antragstellerin zur Zustimmung vorab vorgelegt.

Die einzelnen im Zuwendungsbescheid festgelegten Teilraten werden vom BAFA erst dann ausgezahlt, wenn die Mittel von dem antragstellenden Unternehmen schriftlich gemäß der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten, Anlage 4 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 Bundeshaushaltsordnung [BHO]) angefordert werden. Die Mittelanforderung darf erst unmittelbar vor dem im Zuwendungsbescheid angegebenen Auszahlungszeitpunkt erfolgen. Das Formular zur Mittelanforderung wird per E-Mail mit dem Zuwendungsbescheid des BAFA übersandt. Die ANBest-P-Kosten werden zur Kenntnisnahme mit der Eingangsbestätigung versendet.

Für neu gegründeten Unternehmen oder erstmaligen Antragstellerinnen im Förderprogramm wird grundsätzlich nur eine Rate nach der erfolgreichen Realisierung des Projektes ausgezahlt.

### 14. Kofinanzierung

Die Kofinanzierungspflicht ist integraler Bestandteil bei der Finanzierung der Zuwendungen und betrifft alle Bundesländer. Der Bund trägt 67 % und das betreffende kofinanzierende Bundesland 33 % der Zuwendung.

Die Richtlinie regelt hierzu zwei **Ausnahmen**:

- für kleine- und mittlere Unternehmen und
- Innovationen, die eine Offshore-Struktur zum Gegenstand haben

Hier ist der Bund alleiniger Zuwendungsgeber.

Die Antragstellerin muss mit dem Förderantrag gemäß Nr. 7.1.4 c) der Richtlinie eine entsprechende Erklärung über den Ort der Ausführung des zu fördernden Projekts vorlegen. Damit ist der Ort gemeint, an dem der überwiegende Teil, bezogen auf das Vorhaben, der von der Antragstellerin ausgeführten Wertschöpfung realisiert wird. Wenn der Geschäftssitz und die Betriebsstätte in unterschiedlichen Bundesländern angesiedelt sind, ist das Bundesland Kofinanzierungspartner, in dem der überwiegende Teil der Wertschöpfung bei der Realisierung der Innovation stattfindet (vgl. Nr. 4.1 der Richtlinie).

## 15. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis

Die Zuwendungsempfängerin weist die Verwendung der Innovationsförderung innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Maßnahme nach. Bei geförderten Komponenten und Typschiffen ist das Ende der Tag der erfolgreichen Ablieferung. Bei Verfahrensinnovationen ist dies der Tag der Inbetriebnahme.

Ist das Projekt nicht bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres abgeschlossen, so legt die Zuwendungsempfängerin bis Ende April des darauffolgenden Jahres einen Zwischennachweis vor. Wenn berechtigte Gründe auf den Verzicht der Vorlage des Zwischennachweises bestehen, **kann das BAFA auf Antrag** auf die Vorlage des Zwischennachweises verzichten. Dieser Antrag auf Verzicht der Vorlage des Zwischennachweises muss vor Ablauf der Frist (30. April) im BAFA eingehen.

Beide Nachweise (Zwischennachweis und Verwendungsnachweis) bestehen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis. Der Zwischennachweis sollte in der Form des späteren Verwendungsnachweises eingereicht werden beziehungsweise wie dieser aufgebaut sein.

Die Zuwendungsempfängerin muss im Sachbericht die Durchführung des Schiffbauauftrages beziehungsweise des Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung der geförderten schiffbaulichen Innovationen durch Vorlage von Belegen oder sonstigen Dokumenten darlegen. Zudem muss sie auf die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises eingehen und die Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit erläutern. Die Zuwendungsempfängerin erklärt die Abweichungen zwischen Planung (Soll) und Ergebnis (Ist) in zeitlicher und finanzieller Sicht. Der Sachbericht soll ferner als Erfolgskontrolle belegen, dass das mit der Projektdurchführung beabsichtigte Ziel erreicht worden ist.

Der zahlenmäßige Nachweis (Vorlage siehe Anlage 3 des Zuwendungsbescheides) besteht aus einer Nachkalkulation und einem Nachweis über die Finanzierung des Vorhabens. **Die Nachkalkulation muss in derselben Form wie die Vorkalkulation gegliedert sein.** Die Zuwendungsempfängerin muss in der Nachkalkulation eine tabellarische Belegübersicht beifügen, in welcher alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Kosten in zeitlicher Folge und nach Art voneinander getrennt aufgelistet sind (Belegliste).

Darüber hinaus hat die Zuwendungsempfängerin die Finanzierung des Vorhabens nachzuweisen. Dabei sind die Eigenbeteiligung, die Zuwendung der Bewilligungsbehörde, andere Zuwendungen und sonstige Finanzierungsbeiträge aus öffentlichen und privaten Mitteln, sonstige Einnahmen/Erträge, die mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehen sowie unentgeltliche Sach- und Dienstleistungen Dritter aufgegliedert anzugeben (wie im Formular „Mittelanforderung“, welches mit dem Zuwendungsbescheid per E-Mail versendet wird). Zusätzlich muss die Zuwendungsempfängerin noch zwei Erklärungen abgeben,

- die zum einen die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Zuwendungsmittel betreffen und zum anderen, dass sich
- die im Verwendungsnachweis angegebenen förderfähigen Kosten ausschließlich auf die geförderte schiffbauliche Innovation beziehen.

## 16. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände

Die mit der Förderung verbundenen Gegenstände (Maschinen und Anlagen) müssen während der Zweckbindungsfrist überwiegend für den Schiffbau verwendet werden (vgl. Nr. 7.1.4 j) der Richtlinie). Sofern sich nachträglich bei der Zuwendungsempfängerin Änderungen zur Zweckbindungsfrist ergeben sollten, ist dies unverzüglich dem BAFA mitzuteilen.

Die Zuwendungsempfängerin weist die zweckentsprechende Nutzung dem BAFA für diesen Zeitraum regelmäßig **bis Ende Februar für das Vorjahr** nach. Die beschafften Gegenstände dürfen vom BAFA jederzeit während der Zweckbindungsfrist überprüft werden. Außerdem wartet die Zuwendungsempfängerin diese während der gesamten Zweckbindungsfrist auf eigene Kosten beziehungsweise hält sie instand.

Einnahmen sowie Vermietungen und Verpachtungen während der Zweckbindungszeit sind dem BAFA mit der Mitteilung der zweckentsprechenden Nutzung im Februar formlos zu melden.

## 17. Projektbeginn nach Antragstellung

Die Antragstellerin darf mit der beantragten innovativen Maßnahme erst nach erfolgter Antragstellung beim BAFA beginnen, aber bereits vor Bescheidung des Antrages. Der Beginn der Maßnahme vor Erhalt eines Zuwendungsbescheides erfolgt für die Antragstellerin jedoch immer auf eigenes Risiko und begründet keinen Rechtsanspruch auf eine Zuwendung. Wenn die Durchführung der beantragten innovativen Maßnahme vor einer möglichen Bewilligung der Förderung bereits beendet wurde, ist eine Förderung beziehungsweise Erstellung eines Zuwendungsbescheides nicht mehr möglich.

## 18. Kumulierungsvorgaben

Für die Kumulierungsgrenzen wird der Wert aller einzeln beantragten Komponenten, die am Ende in demselben Schiff (beziehungsweise derselben Offshore-Struktur oder Verfahren) zum Einsatz kommen, addiert.

Zuwendungen, die nach dieser Richtlinie gewährt werden, dürfen gemäß AGVO kumuliert werden mit:

- anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen; und
- anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten.

## 19. Förderhöchstgrenzen

In der Richtlinie sind die Förderhöchstgrenzen für die unterschiedlichen Innovationstatbestände (vgl. Nr. 5.3.4 der Richtlinie) geregelt. Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung bei

- Produktinnovationen (Komponenten und Typschiffen) 15 Mio. Euro, ebenso bei der
- Entwicklung innovativer Verfahren 15 Mio. Euro und bei der
- Anwendung innovativer Verfahren 7,5 Mio. Euro pro Vorhaben und Unternehmen

nicht überschritten werden. Hierbei ist ebenfalls zu beachten, dass das BAFA bei Produktinnovationen alle gesondert beantragten innovativen Maßnahmen (Komponenten und gegebenenfalls das Typschiff), die dasselbe Schiff betreffen, bei der Berechnung der Grenze zusammen betrachtet.

## 20. Checkliste für Antragsunterlagen

Eine vollständige Antragstellung umfasst grundsätzlich folgende entscheidungserhebliche Unterlagen:

- das formlose Antragsschreiben mit:
  - dem Fördergegenstand (Benennung des Vorhabens)
  - der beantragten Förderhöhe
  - dem beantragten Fördersatz
  - den beantragten förderfähigen Kosten und
  - der Zusicherung, dass die förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung berechnet wurden
- Formblatt A
- Formblatt B/S oder B/K oder B/VE oder B/VA
- Formblatt A/G (inklusive der Erläuterungen)
- zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit:
  - das ordentliche Betriebsergebnis der jeweils letzten drei geprüften Geschäftsjahre (bestätigt durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater)
  - die Gewinn- und Verlustrechnungen der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre
  - die Umsatzrentabilität des letzten geprüften Geschäftsjahres
- Formblatt D
- Namentlicher Vorschlag der Gutachterin/des Gutachters
- Entwurf der Gutachterbeauftragung
- Formblatt E inkl. Anlagen:
  - Gutachten
  - Zeitplan
  - Bei Komponente/Typschiiff: unterschriebener Vertrag über das innovative Typschiff bzw. die innovative Komponente
  - bei KMU: Bestätigung der Unternehmensgröße

# Impressum

## Herausgeber

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle  
Frankfurter Str. 29 - 35  
65760 Eschborn

<http://www.bafa.de/>

Referat: 422

E-Mail: [schiffbau@bafa.bund.de](mailto:schiffbau@bafa.bund.de)

Tel.: +49(0)6196 908-2032

+49(0)6196 908-2440

+49(0)6196 908-2758



Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist mit dem audit berufundfamilie für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie GmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.

## Stand

04.02.2025

## Bildnachweis