

Vorlage für die Sitzung des Senats am 18.11.2024

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

**Kofinanzierungsmittel des Landes für zwei Innovationsprojekte der Lloyd Werft
Bremerhaven GmbH „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“ und
„Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“**

A. Problem

Das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundeswirtschaftsministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) trägt maßgeblich dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie deutscher Werften zu stärken und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen. Gefördert werden schiffbauliche Innovationen, die zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Verringerung von Emissionen sowie zur Entwicklung neuer Technologien und Fertigungsprozesse beitragen.

Voraussetzung für die Förderung durch den Bund ist eine verpflichtende Kofinanzierung durch das betroffene Bundesland. Gemäß der Richtlinie des Förderprogramms vom 24. Juni 2024 trägt der Bund 67 Prozent und das betroffene Bundesland 33 Prozent der Zuwendungskosten.¹

Das Förderprogramm ist für die bremischen Werften von großer Bedeutung. Es stärkt ihre Innovationskraft im spezialisierten Schiffbau und hilft, den technologischen Vorsprung gegenüber internationalen Wettbewerbern aufrechtzuerhalten. Die

¹ Die Kofinanzierung erfolgt jeweils durch das Bundesland, in dem das antragstellende Unternehmen seinen Sitz und Geschäftsbetrieb hat. Sofern jedoch wesentliche Teile der Wertschöpfung sowie der geschaffenen bzw. gesicherten Arbeitsplätze in einem anderen Bundesland stattfinden, erfolgt die Kofinanzierung durch das Bundesland, wo der überwiegende Teil der Wertschöpfung erfolgt.

Kofinanzierung durch das Land Bremen stellt u.a. sicher, dass den bremischen Werften keine Nachteile im Wettbewerb mit anderen norddeutschen Werften entstehen.

Die Lloyd Werft Bremerhaven GmbH (LWB) hat am 20.12.2024 beim zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)² zwei Förderanträge eingereicht. Hierbei handelt es sich um Entwicklung und Bau eines Typschiffs **„Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“** (Projekt 1) sowie Entwicklung und Bau einer Komponente **„Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“** (Projekt 2).

- Projekt 1 „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“: Es handelt sich um die Entwicklung und den Neubau eines sog. DiLaR-Forschungsschiffes (Demonstrator in Laboratory and Reality) mit dem Ziel, emissionsfreie Energiesysteme mit unterschiedlichen Brennstoff-Arten unter Realbedingungen auf offener See bis zum Rand des Polargebietes zu testen und wissenschaftliche Simulation und Optimierung zu ermöglichen. Die weltweit einmalige Ausstattung ermöglicht es, technologieoffene Bewertungen unter Berücksichtigung von Referenz-Szenarien zu treffen.

Das Schiff verfügt über ein dieselelektrisches Antriebssystem, das einerseits Referenzwerte für Vergleichsmessungen liefert und andererseits im Falle eines Ausfalls oder Shutdowns des Testmaschinenraumes eine vollständige Redundanz des Antriebs sicherstellt. Zudem ist das Schiff für verschiedene Treibstoffarten wie LNG, Methanol, Ammoniak und Wasserstoff vorausgerüstet und erhält spezielle Sicherheitseinrichtungen zum Schutz vor Kontamination, Explosion und Toxizität.

- Projekt 2 „Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“: Das Typschiff verfügt über einen flexiblen Testmaschinenraum, in dem verschiedene Energiesysteme sicher installiert und getestet werden können. Container und Spezialräume für Batterien, Brennstoffzellen und andere Komponenten bieten maximale Flexibilität. Der Testmaschinenraum ist mit einem Notabschaltsystem gesichert, und das Schiff ist für LNG, Methanol, Ammoniak und Wasserstoff vorbereitet – inklusive aller wichtigen Sicherheitsmaßnahmen.

Für Forschung und Optimierung stehen moderne Sensorik, Digital Twin, Power-Management und ein SCADA-System zur Verfügung, das die Überwachung und

² Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) setzt das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau“ im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) um.

Steuerung aller Anlagen in Echtzeit ermöglicht. Ein Hydrografenschacht sowie die Vorbereitung für unbemannte Luft- und Unterwasserfahrzeuge ermöglichen praxisnahe Tests und die Erkundung der Umgebung – perfekt, um neue Energiesysteme unter Realbedingungen zu erproben.

Beide Projekte wurden gutachterlich bestätigt als technisch neuwertige Systeme, mit angemessenen und nachvollziehbaren Kosten, die die Anforderungen des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau“ erfüllen, weshalb eine Förderung empfohlen wird.

Nach Angaben der Werft tragen die o.g. Projekte substantiell zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Bremerhaven bei. Von den derzeit insgesamt 320 Beschäftigten können ca. 85 bis 105 Arbeitsplätze über den mehrjährigen Projektzeitraum gesichert werden. Bei den gesicherten Arbeitsplätzen handelt es sich sowohl um Tätigkeiten in der Konstruktion und Entwicklung (Ingenieuraufgaben und technische Zeichner) als auch um Tätigkeiten direkt an Bord, wie zum Beispiel für die Bereiche Schiffbau, Rohrbau, Maschinenbau und Betriebsingenieurswesen und um Tätigkeiten im Verwaltungsbereich.

B. Lösung

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation empfiehlt für die Innovationsprojekte **„Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“** sowie **„Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“** die erforderliche Kofinanzierung aus Landesmitteln einzubringen. Die Kofinanzierung sichert ein Vielfaches an Bundesmitteln, die andernfalls nicht nach Bremen fließen würden. Mit einem geringen finanziellen Anteil Bremens kann die Innovationskraft der bremischen Unternehmen gesteigert werden und damit ein Beitrag zur Stärkung der Wirtschaftskraft in Bremen geleistet werden. Darüber hinaus tragen die genannten Projekte zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Bremerhaven bei und verbessern die Zukunftsperspektiven in der Schiffbauindustrie. Die geförderten Technologien unterstützen die Entwicklung emissionsarmer und energieeffizienter Schiffe und leisten durch die Verringerung von Umweltbelastungen einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung und damit zu den Klimaschutzzielen des Landes Bremen.

C. Alternativen

Bei einer Nichtbeteiligung Bremens an der Finanzierung der Innovationsprojekte Entwicklung und Bau eines „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“ sowie

„Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“ würde auch seitens des Bundes keine Zuwendung für die Projekte erfolgen und die Maßnahmen insgesamt nicht umgesetzt. Die Gesamtförderung in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Bund ca. 3,2 Mio. EUR; Land ca. 1,5 Mio. EUR) dient der Risikoabsicherung zweier innovativer Projekte und trägt maßgeblich dazu bei, das Projekt erfolgreich umzusetzen.

Diese Alternative wird nicht empfohlen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderbezogene Auswirkungen, Klimacheck

Zur Kofinanzierung der Maßnahme ergeben sich finanzielle Verpflichtungen für das Land in Höhe von insgesamt 1.552.665,78 EUR, die sich wie folgt auf die beiden Projekte verteilen:

Tabelle 1: Innovationsprojekte LWB

Projekt	Innovationsart	Förderfähige Kosten	Zuwendung	Bund	Land
Projekt 1	Typschiff	10.289.220,00	2.057.844,00	1.378.755,48	679.088,52
Projekt 2	Komponente	13.236.019,10	2.647.203,82	1.773.626,56	873.577,26
Summe		23.525.239,10	4.705.047,82	3.152.382,04	1.552.665,78

Die Finanzierung erfolgt auf Grundlage eines Zuwendungsbescheids aus der Haushaltsstelle 0709/892 10-0 „Innovationsförderung Schiffbau“. Die Auszahlung erfolgt in jeweils drei Raten und verteilt sich wie folgt auf die Jahre 2025 bis 2028.

Tabelle 2: Verteilung der Raten auf die Jahre 2025 bis 20268 (nur Landesanteil)

Projekt	2025	2026	2027	2028	Summe (Landesanteil)
Projekt 1	247.500,00	0,00	165.000,00	266.588,52	679.088,52
Projekt 2	0,00	165.000,00	330.000,00	378.577,26	873.577,26
Summe	247.500,00	165.000,00	495.000,00	645.165,78	1.552.665,78

Für die Bereitstellung der länderseitigen Kofinanzierung des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ sind in der Haushaltsaufstellung des Landes Bremen für 2025 1,1 Mio. EUR sowie für die Jahre 2026 bis 2028 insgesamt 8,0 Mio. EUR eingestellt (Haushaltsstelle 0709 /892 10-0). In Summe sind für die Jahre 2025 bis 2028 9,1 Mio. EUR für die landesseitige Kofinanzierung des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau“ veranschlagt.² Nur die Mittel für 2025 sind technisch veranschlagt. Bei den Angaben für die Jahre 2026 bis

2028 handelt es sich um den in Aufstellung befindlichen Haushalt inklusive Finanzplanung.

Allerdings ist ein Teil dieser Mittel bereits im Rahmen bewilligter Projekte gebunden. Unter Berücksichtigung der bestehenden Verpflichtungen in Höhe von 765.237,00 EUR stehen die für 2025 benötigten Mittel für die Maßnahmen in Höhe von 247.500,00 EUR zur Verfügung. Von den veranschlagten Mitteln in 2026 in Höhe von 5.000.000,00 EUR sind bereits 336.543,11 gebunden, so dass unter Berücksichtigung der beiden Maßnahmen noch ungebundene Mittel für das Programm in Höhe von 4.498.456,89 EUR verbleiben (siehe Tabelle 3).

Im Ergebnis stehen für die Projekte „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“ sowie „Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“ Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Tabelle 3: Übersicht veranschlagte Haushaltsmittel 2025 bis 2028 sowie bereits bewilligter Kofinanzierung

Projekt	2025	2026	2027	2028	Summe
Veranschlagte Haushaltsmittel	1.100.000,00	5.000.000,00	2.000.000,00	1.000.000,00	4.100.000,00
Verpflichtung für bewilligte Projekte	765.237,00	336.543,11	1.418.750,00	0,00	2.520.530,11
Projekt 1	247.500,00	0,00	165.000,00	266.588,52	679.088,52
Projekt 2	0,00	165.000,00	330.000,00	378.577,26	873.577,26
Ergebnis ungebundene Kofinanzierungsmittel	87.263,00	4.498.456,89	86.250,00	354.834,22	26.804,11

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe 2026-2028 ist die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 0709/892 10-0 „Innovationsförderung Schiffbau“ i.H.v. insgesamt 1.305.170,00 EUR erforderlich. Zum Ausgleich für diese zusätzliche VE wird die bei der Haushaltsstelle 0697/681 98-1 „Allgemeines Wohngeld an Empfänger in Bremen“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe nicht in Anspruch genommen. Die barmittelmäßige Abdeckung der zusätzlichen VE in 2026 in Höhe von 165.000,00 EUR, in 2027 in Höhe von 495.000,00 EUR und in 2028 in Höhe von 645.170,00 EUR erfolgt durch die geplanten Mittel bei der Haushaltsstelle 0709/892 10-0 „Innovationsförderung Schiffbau“.

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen sowie keine spezifischen Auswirkungen auf die Geschlechter. Der Frauenanteil bei der LWB beträgt rd. 10%, was dem Branchendurchschnitt entspricht. In der Schiffbaubranche sind überwiegend Männer beschäftigt.

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage haben, auf Basis des Klimachecks, voraussichtlich keine Auswirkungen auf den Klimaschutz. Die Errichtung des Forschungsschiffs zur emissionsfreien Schifffahrt dient allgemein dem Klimaschutz.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei abgestimmt. Die Abstimmung der Senatsvorlage mit dem Senator für Finanzen ist eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Senatsvorlage kann nach Beschlussfassung über das zentrale elektronische Informationsregister veröffentlicht werden.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Gewährung der dargestellten Zuwendung und der dafür erforderlichen Bereitstellung von insgesamt 1.552.665,78 EUR in den Jahren 2025 bis 2028 aus Landesmitteln zur Kofinanzierung der Projekte „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“ und „Testmaschinenraum für alternative Energiesysteme“ gemäß Nr. 10 der Bundesrichtlinie zum Bundesförderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ zu.
2. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Maßnahme der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung i.H.v. insgesamt rund 1.305.170 EUR zu Lasten der Jahre 2026 bis 2028 zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die zuständige Deputation für Wirtschaft und Häfen in ihrer nächsten Sitzung mit dieser Vorlage zu befassen und über den Senator für Finanzen die haushaltsrechtliche Absicherung der Kofinanzierung durch Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses herbeizuführen.

Anlagen:

- Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom 24. Juni 2024
- VE-Antrag
- WU-Übersicht



Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Förderrichtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Vom 24. Juni 2024

1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus hängt wesentlich von seiner Innovationskraft ab. Ziel dieser Förderrichtlinie ist es, Anreize für eine verstärkte Innovationstätigkeit im Schiffbau zu setzen. Die Unternehmen sollen dabei unterstützt werden, marktfähige Lösungen für die großen technologischen Herausforderungen der Branche zu entwickeln. Mit der Förderung soll ein Beitrag dazu geleistet werden, die internationale Marktposition des deutschen Schiffbaus bei hochkomplexen Spezialschiffen und Offshore-Strukturen durch eine verstärkte Innovationstätigkeit zu halten beziehungsweise auszubauen. Hierdurch sollen Arbeitsplätze und/oder Wertschöpfungsketten an den deutschen Standorten der Branche langfristig gesichert werden.

1.2 Der Schiffbau ist von spezifischen Merkmalen geprägt, die sich von anderen Branchen und Wirtschaftszweigen deutlich unterscheiden. Dazu zählen kleine Produktionsserien oder Einzelfertigung, Größe, Wert und Komplexität der hergestellten Einheiten und die im Allgemeinen kommerzielle Nutzung von Prototypen. Die Nachfrage nach neuartigen Lösungen für spezielle Nutzungen sowie nachhaltige Technologien (sogenanntes „Green Shipping“) prägen den Markt. Die verstärkten Vorgaben zur Erreichung der europäischen und nationalen Klimaschutzziele führen dazu, dass neuartige Technologien entwickelt beziehungsweise marktfähig gemacht werden müssen. Aufgrund des hohen Innovationsdrucks sind die Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge im Schiffbau besonders hoch. Schiffbauliche Innovationen stehen immer unter dem Zwang, dass sie jeweils schon bei ihrer erstmaligen Anwendung erfolgreich sein müssen. Die mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarende Innovationsförderung gibt deshalb notwendige Anreize dafür, dass in berechtigten Fällen die mit der industriellen Anwendung innovativer Vorhaben verbundenen Risiken von den Werften eingegangen und getragen werden können. Das Förderprogramm entspricht damit Nummer 4a der Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie¹ („...Strukturwandel wirtschaftlich erfolgreich, ökologisch und sozial tragfähig sowie generationengerecht gestalten...“).

1.3 Die Verfolgung und Förderung zielgerichteter Konzepte für Forschung, Entwicklung und Innovation sind die wichtigsten Elemente der unternehmerischen Strategien der deutschen Schiffbauindustrie sowie der nationalen Schiffbaupolitik. Mit mehr Investitionen in innovative Produkte und Verfahren kann die Innovationsgeschwindigkeit gesteigert werden. Damit können Wettbewerbsvorsprünge erreicht und hochtechnologische Marktsegmente gesichert und ausgebaut werden. Vom Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ soll deshalb ein Anreiz zu einer verstärkten Innovationstätigkeit ausgehen, die dazu beiträgt, wettbewerbsfähige Arbeitsplätze im deutschen Schiffbau zu sichern. Die Umsetzung innovativer Vorhaben im Schiffbau erfordert hoch qualifizierte Fachkräfte und kann zugleich zum Ausbau von weiterem spezifischem Know-how und Fähigkeiten führen. Außerdem trägt die Innovationsförderung zu einer Erhöhung der Wertschöpfung in zum Teil strukturschwachen Regionen bei, in denen zahlreiche Produktionsstandorte der Branche angesiedelt sind. Damit kann das Förderprogramm insbesondere die Umsetzung der Sustainable Development Goals (SDG) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie: SDG 8 (nachhaltiges Wirtschaftswachstum) und SDG 9 (nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen) bewirken. Durch die Bevorzugung von Anträgen, die auf Emissionsreduktionen und Energieeinsparungen abzielen, kann das Förderprogramm ferner Beiträge zu SDG 13 (Klimaschutz) leisten.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Förderfähig sind vom Antragssteller durchzuführende Innovationsvorhaben für den Schiffbau, für Schiffsreparaturen oder Schiffsumbauten bei Schiffen mit Eigenantrieb sowie Offshore-Strukturen.

2.2 Im Sinne dieser Förderrichtlinie förderfähige Innovationen liegen vor, wenn aus ihrer industriellen Entwicklung und Anwendung signifikante Vorteile gezogen werden können.

Signifikante Vorteile aus schiffbaulichen Innovationen sind insbesondere:

- a) nachweisbare Verbesserungen der Sicherheit oder Wirtschaftlichkeit eines Schiffs beziehungsweise einer Offshore-Struktur oder
- b) nachweisbare Verbesserungen des Produktionsprozesses beim Antragsteller oder

¹ Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/1873516/9d73d857a3f7f0f8df5ac1b4c349fa07/2021-03-10-dns-2021-finale-langfassung-barrierefrei-data.pdf?download=1> (Abruf 17.10.2023)



- c) nachweisbare Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltbereich, z. B. in Bezug auf SDG 3 (Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen), SDG 13 (Indikator 13.1.a – Treibhausgasemissionen) oder SDG 14 (Indikator 14.1. – Meere und Meeresressourcen schützen und nachhaltig nutzen) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (z. B. Optimierungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, Motorenemissionen, Abfälle und Sicherheit) oder
- d) der nachweisbare Erhalt von wettbewerbsfähigen Arbeitsplätzen durch Innovationen, vergleiche SDG 9 (Indikator 9.1.a – Zukunft mit neuen Lösungen nachhaltig gestalten) und der Anstoß zusätzlicher Investitionen, vergleiche SDG 8 (Indikatoren 8.3 – Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten beziehungsweise 8.5 – Beschäftigungsniveau steigern) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

2.3 Förderfähige schiffbauliche Innovationen sind im Einzelnen

- a) neue Typschiffe beziehungsweise Offshore-Strukturen: Entwicklung, Entwurf und Konstruktion von Prototypen;
- b) neue Komponenten und Systeme eines Schiffs beziehungsweise einer Offshore-Struktur: innovative Schiffsteile, die als separate Komponenten vom Schiff beziehungsweise der Offshore-Struktur getrennt werden können;
- c) die Entwicklung neuer Verfahren im Schiffbau: Planung und Entwicklung der erforderlichen Maschinen und Anlagen als Voraussetzung für die Anwendung innovativer Prozesse in Planung, Entwurf und Entwicklung, technisches Management, Fertigung und Logistik des Schiffbaus;
- d) die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau: Anwendung eines innovativen Verfahrens in der Liefer-, Waren- oder Materialkette. Bei großen Unternehmen ist für die Förderfähigkeit der Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau Voraussetzung, dass diese Unternehmen bei der geförderten Tätigkeit mit kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) gemäß Anhang I der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)² zusammenarbeiten und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen.

2.4 Eine Innovation kann entweder als schiffbauliche Komponente oder als schiffbauliches Verfahren gefördert werden. Eine Förderung von zwei nahezu identischen Projekten (Mehrfachförderung) ist ausgeschlossen. Die Entscheidung, ob die Innovationen als schiffbauliche Komponenten oder schiffbauliches Verfahren gefördert werden sollen, obliegt dem Antragstellenden.

2.5 Förderfähig ist nur die erstmalige Herstellung einer Produktinnovation (Nummer 2.3 Buchstabe a oder Buchstabe b) beziehungsweise die erstmalige Entwicklung beziehungsweise Anwendung einer Verfahrensinnovation (Nummer 2.3 Buchstabe c oder Buchstabe d) im Schiffbaubereich in der Europäischen Union.

2.6 Anträge, die zur Emissionsminderung beitragen oder einen Beitrag im Sinne anderer zur Erfüllung der in Nummer 2.2 Buchstabe c genannten Indikatoren und Ziele leisten oder zu Offshore-Strukturen im Sinne von Nummer 2.7 Buchstabe i sollen vorrangig bedient werden.

2.7 Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Förderrichtlinie sind im Einzelnen

- a) „Innovation“ ist die Herstellung von technisch neuen oder wesentlich verbesserten Produkten (siehe Buchstabe b „Produktinnovation“) oder die Entwicklung beziehungsweise Anwendung von neuen Verfahren (siehe Buchstabe d „Verfahrensinnovation“) bei der Ausführung eines Schiffbauauftrags, die im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Europäischen Union das Risiko eines technischen oder wirtschaftlichen Fehlschlags bergen. Die Begriffe „Innovation“ und „innovatives Vorhaben“ im Sinne dieser Förderrichtlinie beziehen sich auf Produktinnovationen und Verfahrensinnovationen.
- b) „Produktinnovation“ ist der Erwerb, die Kombination, die Gestaltung und die Nutzung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten mit dem Ziel, neue und verbesserte Produkte zu entwickeln. Die Produktinnovation ist in Nummer 2.3 Buchstabe a und b näher geregelt.³
- c) Die „schiffbauliche Innovation“ umfasst auch Innovationen bei Offshore-Strukturen.
- d) „Verfahrensinnovation“ gliedert sich in die „Entwicklung innovativer Verfahren“ und die „Anwendung innovativer Verfahren“.
- e) „Entwicklung innovativer Verfahren“ ist der Erwerb, die Kombination, die Gestaltung und die Nutzung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten mit dem Ziel, neue und verbesserte Verfahren zu entwickeln.³ Siehe dazu auch Nummer 2.3 Buchstabe c. Die Entwicklung innovativer Verfahren ist von der Anwendung innovativer Verfahren zu unterscheiden. Bei der Entwicklung innovativer Verfahren liegt die Innovationsträgerschaft beim Antragsteller.
- f) „Anwendung innovativer Verfahren“ ist die Anwendung einer neuen oder wesentlich verbesserten Methode für die Produktion oder die Erbringung von Leistungen (einschließlich wesentlicher Änderungen bei den Techniken, den Ausrüstungen oder der Software).⁴ Siehe dazu auch Nummer 2.3 Buchstabe d. Der Tatbestand der Anwendung innovativer Verfahren ist dann gegeben, wenn der Antragsteller das innovative Verfahren nicht selbst entwickelt hat und die Innovationsträgerschaft dementsprechend nicht beim Antragsteller liegt. Nicht als „Anwendung innovativer Verfahren“ angesehen werden geringfügige Änderungen oder Verbesserungen, der Ausbau der Produktions- oder Dienstleistungskapazitäten durch zusätzliche Herstellungs- oder Logistiksysteme, die den bereits verwendeten

² Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) (AGVO)

³ Vergleiche den Tatbestand der experimentellen Entwicklung in Artikel 25 Nummer 2 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 86 AGVO

⁴ Vergleiche den Tatbestand der Prozessinnovation in Artikel 29 Nummer 1 in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 97 AGVO



sehr ähnlich sind. Ebenso die Einstellung eines Arbeitsablaufs, einfache Ersatz- oder Erweiterungsinvestitionen, Änderungen, die sich allein aus Veränderungen bei den Faktorpreisen ergeben sowie eine neue Kundenausrichtung, Lokalisierung, regelmäßige, saisonale und sonstige zyklische Veränderungen sowie der Handel mit neuen oder erheblich verbesserten Produkten. Die Entwicklung einer neuen oder wesentlich verbesserten Methode für die Produktion oder die Erbringung von Leistungen (einschließlich wesentlicher Änderungen bei den Techniken, den Ausrüstungen oder der Software) fällt nicht unter den Tatbestand der Anwendung, sondern der Entwicklung innovativer Verfahren.

- g) „Schiffbauauftrag“ beziehungsweise „Schiffbauvertrag“ ist ein Auftrag beziehungsweise Vertrag zum Neubau, Umbau oder zur Reparatur eines Schiffs beziehungsweise einer Offshore-Struktur.
- h) „Schiff“ bezeichnet ein See- oder Binnenschiff, das durch einen festen Antrieb und eine feste Steuerung alle Merkmale der Manövrierfähigkeit für den Hochseeinsatz oder den Einsatz auf Binnengewässern besitzt und mindestens eine Länge von 12 Metern hat.
- i) „Offshore-Strukturen“ bezeichnet die jeweils für die Errichtung und den Betrieb von Einrichtungen zur Erzeugung, Übertragung und Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zwecken erforderlichen vom Antragsteller gefertigten festen oder nicht zu einem kurzfristigen Zweck schwimmend befestigten baulichen oder technischen Nebeneinrichtungen.
- j) „Prototyp“ bezeichnet das erste Schiff beziehungsweise die erste Offshore-Struktur einer potenziellen Serie neuer Schiffe beziehungsweise Offshore-Strukturen.
- k) „Werft“ ist ein Unternehmen, das im Schiffbau, -umbau oder der Schiffsreparatur tätig ist oder über spezifische Anlagen für den Bau, Umbau oder die Reparatur von Schiffen jeder Art für See-, Küsten-, Binnenschifffahrt, schwimmende Geräte oder schwimmende Anlagen verfügt.
- l) „Große Unternehmen“ sind Unternehmen, die nicht (KMU) sind.
- m) „Abschreibungsdauer“ ist die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer.
- n) „Zweckbindungsfrist“ bezeichnet den Zeitraum, innerhalb dessen die Verfahrensinnovation überwiegend für den Schiffbau zu nutzen ist. Die Dauer der Zweckbindungsfrist ist durch den Antragsteller selbst festzulegen. Ist die Zweckbindungsfrist kürzer als die Abschreibungsdauer, führt dies zu einer anteiligen Reduzierung der förderfähigen Kosten. Die Zweckbindungsfrist beginnt mit der Inbetriebnahme der Verfahrensinnovation.

3 Zuwendungsempfänger

3.1 Antragsberechtigt sind 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 den Antragsteller durchgeführten Teil der Wertschöpfung überwiegend in der Bundesrepublik Deutschland ausführen. Verbundene Unternehmen von Werften sind auch antragsberechtigt.

3.2 Bei steuerlich anerkannten Betriebsaufspaltungen oder im Rahmen einer Organschaft verbundener Unternehmen, bei denen Investor (Eigentümer) und Nutzer (Betreiber) der förderfähigen schiffbaulichen Innovation nicht identisch sind, ist derjenige antragsberechtigt, der die Innovation nutzt. Bei Antragstellung hat im Fall der Betriebsaufspaltung das nutzende Unternehmen die Einwilligung, d. h. die vorherige Zustimmung des Eigentümers (im Fall der Organschaft die nutzende Tochtergesellschaft die Einwilligung ihrer Muttergesellschaft), zum uneingeschränkten Nutzungsrecht während der Zweckbindungsfrist in schriftlicher Form vorzulegen. Ein etwaiger Widerruf der Einwilligung zur Nutzung hat gegenüber der Bewilligungsbehörde (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)) zu erfolgen; andernfalls ist der Widerruf unwirksam.

3.3 Liegt eine Betriebsaufspaltung oder Organschaft und eine Kofinanzierung gemäß Nummer 4.1 vor, übernimmt das Bundesland die Kofinanzierung, das nach den Bestimmungen dieser Förderrichtlinie zur Ermittlung der Kofinanzierung in Nummer 4.1 zuständig ist, wenn man die in Nummer 4.1 genannten Kriterien auf das antragsberechtigte Unternehmen anwendet.

3.4 Nicht antragsberechtigt sind Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 AGVO. Dasselbe gilt für einen Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) 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 AO treffen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Zuwendungen werden grundsätzlich zu zwei Dritteln (67 %) aus Haushaltsmitteln des Bundes sowie zu einem Drittel (33 %) aus Haushaltsmitteln des Bundeslandes gewährt, in dem der Antragsteller seinen Sitz und Geschäftsbetrieb hat (Kofinanzierung). Jede Auszahlung setzt sich aus den genannten Anteilen aus Bundes- und Landesmitteln zusammen. Ist das Bundesland mit dem Sitz und Geschäftsbetrieb des Antragstellers nicht identisch mit dem Bundesland, in dem wesentliche Teile der durch die Förderung begünstigten und durch den Antragsteller ausgeführten Wertschöpfung stattfinden, so ist für die Ermittlung des kofinanzierenden Bundeslandes ausschlaggebend, in welchem Bundesland der überwiegende Teil der durch den Antragsteller ausgeführten Wertschöpfung an der Innovation stattfindet.



4.2 Das BAFA entscheidet in Abstimmung mit den an diesem Förderprogramm im Rahmen einer Kofinanzierung beteiligten Bundesländern über die Vergabe der für das Haushaltsjahr verfügbaren Fördermittel aufgrund pflichtgemäßen Ermessens.

4.3 Die Nummern 4.1 und 4.2 gelten nicht für Produkt- und Verfahrensinnovationen von KMU sowie für Innovationen nach Nummer 2.3 Buchstabe a oder Buchstabe b, die eine Offshore-Struktur zum Gegenstand haben.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Die Förderung nach dieser Förderrichtlinie erfolgt in Form einer Projektförderung.

5.2 Die Förderung nach dieser Förderrichtlinie wird im Wege der Anteilfinanzierung gewährt.

5.3 Die Förderung nach dieser Förderrichtlinie wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Für die Berechnung des Fördersatzes und der beihilfefähigen Kosten siehe Artikel 7 Absatz 1 AGVO.

5.3.1 Die Förderung von Produktinnovationen oder der Entwicklung innovativer Verfahren beträgt – unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Unternehmens –

- für große Unternehmen gemäß Anhang I der AGVO höchstens 25 %,
- für mittlere Unternehmen gemäß Anhang I der AGVO höchstens 35 % und
- für kleine Unternehmen gemäß Anhang I der AGVO höchstens 45 %

der in Nummer 5.4 aufgeführten förderfähigen Kosten für industrielle Anwendungen schiffbaulicher Innovationen. Der individuelle Fördersatz wird anhand der Unterlagen zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers (vergleiche Nummer 7.1.2 Buchstabe d) durch das BAFA festgelegt.

5.3.2 Bei der Anwendung innovativer Verfahren beträgt die Förderung – unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit – bei großen Unternehmen höchstens 15 % und bei KMU höchstens 50 % der förderfähigen Kosten.

5.3.3 Die Höhe des Fördersatzes bemisst sich nach zuwendungs- und haushaltsrechtlichen Grundsätzen, insbesondere unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

5.3.4 Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung bei Produktinnovationen und der Entwicklung innovativer Verfahren 15 Millionen Euro beziehungsweise bei der Anwendung innovativer Verfahren 7,5 Millionen Euro pro Vorhaben und Unternehmen nicht überschreiten.

5.3.5 Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden mit

- a) anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Vorhaben unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen;
- b) anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird (vergleiche Nummern 5.3.1 und 5.3.2).

5.4 Förderfähige Kosten müssen sich für alle beantragten Förderungen direkt und ausschließlich auf die innovativen Teile des konkreten Vorhabens beziehen. Förderfähig sind nur die Kosten, die nach der Antragstellung anfallen.

5.4.1 Generell nicht zuwendungsfähig sind:

- kalkulatorische Kosten (Wagnis-, Opportunitäts- und Risikokosten, kalkulatorischer Unternehmerlohn etc.) des Antragstellers,
- Gewinnaufschlag,
- andere kalkulatorische Kosten eines Zulieferunternehmens, wenn es sich um ein mit dem Antragsteller verbundenes Unternehmen handelt,
- Kosten für standardisierte Entwurfsэлементe, die gleichartig von Vorgängertypen übernommen werden.

Die Bestimmung pauschaler Anteile an den Kosten für die Festlegung der förderfähigen Kosten ist (abweichend von Nummer 6 ANBest-P-Kosten) unzulässig.

5.4.2 Förderfähige Kosten müssen sich vollständig den Kategorien Grundlagenforschung, industrielle Forschung, experimentelle Entwicklung oder Durchführbarkeitsstudien zuordnen lassen. Es kommen in Betracht:

- a) Für neue Typschiffe beziehungsweise Offshore-Strukturen (nach Nummer 2.3 Buchstabe a):
 - 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- beziehungsweise Offshore-Strukturkonzepts (Vorentwurf); den konzeptionellen Schiffs- beziehungsweise Offshore-Strukturentwurf (Projektentwicklung, Grundentwurf); den funktionalen Schiffs- beziehungsweise 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 Nummer 86 AGVO – die Probefahrt des Prototyps.

- Normungs-, Zulassungs- und vergleichbare Behördenkosten sind im Einzelfall förderfähig, soweit eine direkte und ausschließliche Zuordnung zur Innovation möglich ist. Dies ist von einem Gutachter vorab zu bestätigen, gemäß den Nummern 7.1.5 bis 7.1.7.
- 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 separat vorab zu bestätigen, gemäß den Nummern 7.1.5 bis 7.1.7.

b) Für neue Komponenten und Systeme eines Schiffs beziehungsweise einer Offshore-Struktur (nach Nummer 2.3 Buchstabe b):

- 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 Material, Bedarfsmittel und dergleichen, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen,

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

c) die Entwicklung neuer Verfahren im Schiffbau (nach Nummer 2.3 Buchstabe c):

- 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 Material, Bedarfsmittel und dergleichen, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen,
- Kosten für die Konzeption und Entwicklung, Material- und Ausrüstungskosten, gegebenenfalls Kosten für die erfolgreiche erstmalige Erprobung des neuen Verfahrens sowie gegebenenfalls Kosten von Machbarkeitsstudien, die innerhalb von 12 Monaten vor Beantragung der Zuwendung erstellt wurden. In welchem Umfang die Kosten für Machbarkeitsstudien oder ähnliche Arbeiten förderfähig sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

Ebenso förderfähig sind gegebenenfalls Kosten für Maschinen und Anlagen, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Werden diese Maschinen und Anlagen nicht während ihrer gesamten Abschreibungsdauer für das Vorhaben verwendet, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens unter Berücksichtigung der Zweckbindungsfrist als zuwendungsfähig. Während dieser Zweckbindungsfrist muss der Zuwendungsempfänger jährlich diese Zweckbindung nachweisen. Hinweis: Für die Förderfähigkeit der Entwicklung eines innovativen Verfahrens muss die Innovationsträgerschaft beim Antragsteller liegen.

d) die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau (nach Nummer 2.3 Buchstabe d):

- 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 Material, Bedarfsmittel und dergleichen, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen,
- Kosten für die Konzeption und Entwicklung, Material- und Ausrüstungskosten, gegebenenfalls Kosten für die erfolgreiche erstmalige Erprobung des neuen Verfahrens sowie gegebenenfalls Kosten von Machbarkeitsstudien, die innerhalb von zwölf Monaten vor Beantragung der Zuwendung erstellt wurden. In welchem Umfang die Kosten für Machbarkeitsstudien oder ähnliche Arbeiten förderfähig sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

Ebenso förderfähig sind gegebenenfalls Kosten für Maschinen und Anlagen, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Werden diese Maschinen und Anlagen nicht während ihrer gesamten Abschreibungsdauer für das Vorhaben verwendet, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens unter Berücksichtigung der Zweckbindungsfrist als zuwendungsfähig. Während dieser Zweckbindungsfrist muss der Zuwendungsempfänger jährlich diese Zweckbindung nachweisen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Anreizeffekt/Vereinbarkeit der Zuwendung mit dem EU-Binnenmarkt

6.1.1 Innovationsförderung im Sinne dieser Förderrichtlinie wird nur unter der Voraussetzung gewährt, dass ein Anreizeffekt vorliegt. Ein Anreizeffekt ist gegeben, wenn der Antragsteller durch die Zuwendung veranlasst wird, stärker innovativ tätig zu sein als ohne die Zuwendung, und hierzu Tätigkeiten aufnimmt, die er ohne die Zuwendung nicht, nur in geringerem Umfang oder auf andere Weise aufgenommen hätte. Ein Anreizeffekt ist dabei in der Regel zu bejahen, wenn sich bei einem Vergleich der geplanten Tätigkeiten mit und ohne staatliche Förderung die Innovations-tätigkeit mindestens in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit signifikant steigert, insbesondere im Bereich der in Nummer 2.2 genannten nationalen Indikatoren der UN-Nachhaltigkeitsziele.

6.1.2 Der von der Förderrichtlinie geforderte Anreizeffekt der Innovationsförderung liegt nicht vor, wenn der Antragsteller mit dem innovativen Vorhaben bereits vor der Stellung des Förderantrags begonnen hat.

6.1.3 Der Begünstigte hat das Vorliegen eines Anreizeffekts gemäß dem Verfahren in Nummer 7.1.2 Buchstabe c nachzuweisen.

6.2 Subventionserhebliche Tatsachen, Informations- und Mitwirkungspflichten

6.2.1 Subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes (SubvG) vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037), das durch das Sechste Überleitungsgesetz vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) geändert worden ist, sind alle im Zusammenhang mit der Innovationsförderung hinsichtlich der Fördervoraussetzungen und der Verwendung der Fördermittel gemachten Angaben über die wirtschaftlichen, betrieblichen und rechtlichen Verhältnisse des Antragstellers einschließlich der in weiteren nachgereichten Unterlagen gemachten Angaben, die nach

- dem Subventionszweck (Zweckbestimmung des Titels im Bundeshaushaltsplan),
- den Rechtsvorschriften, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien über die Subventionsvergabe sowie
- den sonstigen Zuwendungsvoraussetzungen

für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen einer Subvention (Zuwendung) oder eines Subventionsvorteils erheblich sind. Subventionserhebliche Tatsachen sind ferner solche, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden, sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit einer beantragten Innovationsförderung (§ 4 SubvG). Nach § 3 SubvG trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Auf die Beachtung der subventionserheblichen Tatsachen in der Mitteilung gemäß § 2 SubvG über die subventionserheblichen Tatsachen wird hingewiesen. Im Falle einer Kofinanzierung gelten zudem die entsprechenden Bestimmungen der an diesem Förderprogramm beteiligten Bundesländer.

6.2.2 Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen einer beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige Aufforderung durch das BAFA nachzukommen ist. Die Informations- und Mitwirkungspflichten gelten im Falle einer Kofinanzierung auch dem kofinanzierenden Bundesland gegenüber. Sie beginnen mit 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 innovativen Vorhabens. 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. Verletzt der 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 Antragsteller die Zuwendung zu erstatten.

6.2.3 Der genaue Umfang dieser Mitteilungspflichten ist in den subventionserheblichen Tatsachen geregelt.

6.3 Berichts- und Veröffentlichungspflichten, Mitwirkung bei der Erfolgskontrolle

Antragstellende müssen sich im Antrag auf Förderung damit einverstanden erklären, dass

- sämtliche mit dem Antrag oder im weiteren Verfahren eingereichten Unterlagen dem BMWK oder dem Projektträger zur Verfügung stehen, sie dem Bundesrechnungshof und den Prüforanen der Europäischen Union auf Verlangen erforderliche Auskünfte erteilen, Einsicht in Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen gestatten und entsprechende Unterlagen zur Verfügung stellen;
- die Förderung auf Grundlage von § 44 BHO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift Nummer 9.1 und 9.2 zu § 44 BHO in einem zentralen System des Bundes erfasst wird (Zuwendungsdatenbank);
- alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten und Nachweise
 - vom BAFA, dem BMWK oder einer von einem der beiden beauftragten Stelle auf Datenträgern gespeichert werden können,
 - zum Zweck der Erfolgskontrolle gemäß der VV nach § 7 BHO weiterverarbeitet werden können,
 - vom BMWK an zur Vertraulichkeit verpflichtete, mit einer Evaluation beauftragte Dritte weitergegeben und dort weiterverarbeitet werden können,
 - für Zwecke der Bearbeitung und Kontrolle der Anträge, der Statistik, des Monitorings, wissenschaftlicher Fragestellungen, der Verknüpfung mit amtlichen Daten, der Evaluation und der Erfolgskontrolle des Förderprogramms verwendet und ausgewertet werden,
 - die anonymisierten beziehungsweise aggregierten Auswertungsergebnisse veröffentlicht und an den Bundestag und an Einrichtungen des Bundes und der Europäischen Union weitergeleitet werden können.

Der Zuwendungsempfänger und Letztempfänger ist verpflichtet, alle im Rahmen der Erfolgskontrolle benötigten und vom Zuwendungsgeber oder einer von ihm beauftragten Stelle benannten Daten bereitzustellen, an vom Zuwendungsgeber oder einer von ihm beauftragten Stelle für die Erfolgskontrolle beziehungsweise Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen und gegebenenfalls an einer vom Zuwendungsgeber beauftragten Evaluation mitzuwirken. Dies gilt auch für Prüfungen durch den Bundesrechnungshof gemäß § 91 BHO.

Die Informationen werden ausschließlich für die vorgenannten Zwecke verwendet, vertraulich behandelt und so anonymisiert veröffentlicht, dass ein Rückschluss auf einzelne Personen, Unternehmen oder Einrichtungen nicht möglich ist.

6.3.1 Die Bundesregierung erstattet der Europäischen Kommission nach den Verordnungen (EU) 2015/1589 vom 13. Juli 2015 und (EG) 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 und der diesen Verordnungen jeweils nachgeordneten Änderungen jährlich Bericht.

6.3.2 Die Bundesregierung führt detaillierte Aufzeichnungen über gewährte Zuwendungen. Die Aufzeichnungen enthalten alle Informationen, die zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen bezüglich der förderfähigen Kosten und Förderhöchstintensitäten erforderlich sind. Die Aufzeichnungen werden zehn Jahre ab dem Tag der Bewilligung der Zuwendung aufbewahrt und der Kommission auf Anfrage vorgelegt.

6.3.3 Es wird darauf hingewiesen, dass folgende Informationen über jede Zuwendung von über 100 000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Internetseite der Europäischen Kommission veröffentlicht werden:

- a) der vollständige Text der vorliegenden Förderrichtlinie und ihrer Durchführungsbestimmungen;
- b) die Bezeichnung der die Zuwendung gewährenden Stelle;
- c) die Identität des jeweiligen Zuwendungsempfängers;
- d) die Höhe der Zuwendung in Euro;
- e) das Förderinstrument;
- f) das Ziel der Zuwendung;
- g) das Datum der Zuwendungsgewährung;
- h) die unternehmerische Typenbezeichnung des Zuwendungsempfängers (Klein-, Mittel- oder Großunternehmen);
- i) die Region, in der der Zuwendungsempfänger seinen Sitz hat (anhand der NUTS-Systematik, Ebene 2);
- j) der Hauptwirtschaftssektor, in dem der Zuwendungsempfänger aktiv ist (anhand der NACE-Klasse 2).

6.3.4 Diese Informationen werden innerhalb von sechs Monaten nach der Entscheidung über die Gewährung der jeweiligen Zuwendung veröffentlicht und mindestens zehn Jahre aufbewahrt. Die Veröffentlichungen werden der allgemeinen Öffentlichkeit ohne Einschränkungen zugänglich gemacht.



6.3.5 Im Fall der Gewährung einer Zuwendung ohne das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen wird die Bundesregierung spätestens sechs Monate nach einer entsprechenden Entscheidung der Europäischen Kommission die Ex-post-Veröffentlichung der in Nummer 6.3.3 genannten Informationen sicherstellen. Die Informationen werden in einem Format zugänglich gemacht, welches die Suche, das Extrahieren und die einfache Veröffentlichung der Daten im Internet ermöglicht.

6.3.6 Der Bund ist ferner berechtigt, über die geförderten Vorhaben folgende Angaben in einer öffentlich zugänglichen Datenbank des Bundes (Förderportal⁵) bekannt zu geben oder an Dritte weiterzugeben (z. B. an Mitglieder des Deutschen Bundestages, Gutachter, Auftragnehmer, die eine Evaluation beziehungsweise Begleitforschung o. Ä. durchführen):

- das Thema des Vorhabens,
- den Zuwendungsempfänger und die ausführende Stelle,
- den Bewilligungszeitraum,
- die Höhe der Zuwendung und die Eigenbeteiligung des Zuwendungsempfängers.

Binnen eines Monats nach Empfang des Zuwendungsbescheids kann der Zuwendungsempfänger eine begründete Textänderung des Themas des Vorhabens vorschlagen; muss der Zuwendungsempfänger das BAFA benachrichtigen, wenn seines Wissens durch eine Bekanntgabe des Vorhabens Rechte oder Interessen Dritter beeinträchtigt werden können oder der Gegenstand des Vorhabens der Geheimhaltung unterliegt; muss der Zuwendungsempfänger die Gründe darlegen, sofern von der Bekanntgabe des verantwortlichen Vorhabenleiters abgesehen werden soll.

7 Verfahren

7.1 Antragsverfahren

7.1.1 Anträge sind von den Antragstellern an

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Innovativer Schiffbau
Frankfurter Straße 29 – 35
65760 Eschborn

(als Bewilligungsbehörde) zu richten.

Über die Form der Antragstellung und die notwendigen Formblätter wird unter www.bafa.de/isb informiert. Dies gilt auch für Anträge von Antragstellern mit Sitz in einem Bundesland, das sich an der Finanzierung der Zuwendung beteiligt (Kofinanzierung). Das BAFA informiert das BMWK und das im Rahmen einer Kofinanzierung betroffene Bundesland über die Antragstellung und holt vor der Gewährung einer Zuwendung die Zustimmung des betreffenden Bundeslandes zur Gesamtfinanzierung und zur Bewilligung ein.

7.1.2 Anträge auf Innovationsförderung sind vor dem Beginn des Vorhabens zu stellen. Jeder Antrag muss folgende Angaben enthalten:

- die voraussichtlichen Kosten des Vorhabens,
- den beantragten Fördersatz,
- die Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung (Zuwendung),
- die Art des beantragten Innovationsvorhabens und
- eine Erklärung, dass die förderfähigen Kosten entsprechend den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Buchführung ermittelt werden.

Dem Antrag sind weiterhin folgende Anlagen und Nachweise beizufügen:

- a) das Formblatt A mit einer aussagekräftigen und differenzierten qualitativen Beschreibung der schiffbaulichen Innovationen, der damit zu erreichenden signifikanten Vorteile für den ausführenden Antragsteller und/oder den Auftraggeber sowie der mit der Innovation verbundenen Risiken eines technischen oder wirtschaftlichen Fehlschlags (gegebenenfalls sind dem Formblatt A zusätzliche Nachweise, dass die in den Nummer 2.1 bis 2.6 definierten Innovationsmerkmale erfüllt sind, als Anlagen beizufügen);
- b) das Formblatt B mit einer differenzierten Aufstellung (quantitative Beschreibung) der gemäß Nummer 5.4 förderfähigen Kosten für die schiffbaulichen Innovationen (gegebenenfalls sind dem Formblatt B/S, B/K, B/VE oder B/VA zusätzliche Nachweise über die gemäß Nummer 5.4 förderfähigen Kosten für Innovationen, z. B. Investitionspläne für im Fall der Anwendung neuer Verfahren notwendige neue Produktionsanlagen, als Anlagen beizufügen);
- c) Nachweis des Anreizeffekts gemäß Nummer 6.1 in Form des ausgefüllten Formblatts A/G;
- d) Unterlagen zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers. Sofern der Geschäftsbetrieb entsprechend lange zurückreicht, sind hierzu das ordentliche Betriebsergebnis der jeweils letzten drei geprüften Geschäftsjahre (bestätigt durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater), die Gewinn- und Verlustrechnungen der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre sowie die Umsatzrentabilität des letzten geprüften Geschäftsjahres vorzulegen.

⁵ <https://foerderportal.bund.de/foekat>



Der Antrag ist vollständig, sobald dem BAFA sämtliche genannten Angaben, Nachweise und Unterlagen vorliegen.

7.1.3 Mit der Durchführung des innovativen Vorhabens darf bei der Beantragung von Innovationsförderung noch nicht begonnen worden sein. Der Antrag muss mindestens die in Artikel 6 Absatz 2 Satz 2 AGVO genannten Angaben enthalten. Als Beginn der Durchführung gilt der Abschluss eines dem Vorhaben zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags. Siehe hierzu auch Nummer 6.1.2.

7.1.4 Grundsätzlich muss der Antragsteller innerhalb von zwölf Monaten nach Antragstellung (Eingang des Antrags beim BAFA) folgende, ergänzende Unterlagen vorlegen:

- a) Nach der Unterzeichnung eines Schiffbauauftrags ist dieser in den Fällen von Nummer 2.3 Buchstabe a und b unverzüglich einzureichen.
- b) Nachweis der hinreichend abgesicherten Finanzierung (Finanzierungskonzept) sowie eine Versicherung, dass die Umstände und Einzelheiten des innovativen Vorhabens vollständig wiedergegeben und insbesondere keine Nebenabreden getroffen worden sind.
- c) Erklärung über den Ort der Durchführung auf Grundlage der in Nummer 4.1 ausgeführten Kriterien.
- d) Ausführliche Vorhabenplanung, aus der sich der zeitliche und technische Ablauf des innovativen Vorhabens ergibt. Die Vorhabenplanung ist mit der Ressourcenplanung des Vorhabens zu unterlegen.
- e) Einwilligung beziehungsweise Zustimmung gemäß Nummer 3.2 im Fall steuerlich anerkannter Betriebsaufspaltung oder einer Organschaft verbundener Unternehmen.
- f) Erklärung des Antragstellers, dass kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist sowie dass keine Vermögensauskunft nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 AO abgegeben wurde oder abzugeben ist. Bei einer Betriebsaufspaltung oder Organschaft ist auch eine entsprechende Erklärung der Besitzgesellschaft vorzulegen.
- g) Versicherung des Antragstellers, dass ihm die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 6.2 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs nach § 264 StGB bekannt sind.
- h) Gutachten gemäß den Nummern 7.1.5 bis 7.1.7 und das Formblatt D mit der Erklärung des Gutachters.
 - i) Versicherung, dem BMWK alle Informationen zuzuleiten, die für die von der Europäischen Kommission verlangte Berichterstattung über die Durchführung der Innovationsförderung benötigt werden.
 - j) Bei der Beantragung der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation die Erklärung über die Zweckbindungsfrist der mit Hilfe der Zuwendung erworbenen und hergestellten inventarisierten Gegenstände (Maschinen und Anlagen) für die Anwendung des innovativen Verfahrens im Schiffbau und die Abschreibungsdauer der inventarisierten Maschinen und Anlagen gemäß der vom Bundesministerium der Finanzen herausgegebenen AfA-Tabellen sowie eine Einverständniserklärung des Antragstellers, eine Begehung/Überprüfung der beschafften Gegenstände durch das BAFA während der Zweckbindungsfrist zuzulassen. Zweckbindungsfrist ist der Zeitraum, über den die betroffenen Gegenstände genutzt werden sollen.
- k) Erklärung zur Unternehmensgröße, sofern eine Förderung für KMU beantragt wird, nach den Kriterien im Anhang I der AGVO, unterschrieben durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater.

Eine Verlängerung der Frist ist auf Antrag möglich. Sollte die Frist abgelaufen sein, wird über den Antrag nach Aktenlage entschieden; nur vollständige Anträge können positiv beschieden werden. Werden einzelne Antragsunterlagen nicht innerhalb der Frist eingereicht, ergeht ein ablehnender Bescheid.

7.1.5 Die in den Nummern 2.1 bis 2.6 und Nummer 5.4 bezeichneten Sachverhalte sind durch einen wirtschaftlich vom Antragsteller unabhängigen und fachlich kompetenten Gutachter qualitativ und quantitativ gemäß den Nummern 7.1.6 und 7.1.7 zu prüfen. Der Antragsteller muss sowohl hinsichtlich der Auswahl des Gutachters als auch hinsichtlich der formulierten Aufgabenstellung die Zustimmung des BAFA in Textform einholen. Er legt dazu dem BAFA einen entsprechenden formlosen Vorschlag und das Formblatt D vor. Erst nach Zustimmung des BAFA kann der Antragsteller den Gutachter mit der Erstellung des Gutachtens beauftragen.

7.1.6 Das Gutachten muss in einer qualitativen Prüfung zu dem Ergebnis kommen, dass die mit Formblatt A zur Förderung beantragte schiffbauliche Innovation die Kriterien für ihre Förderfähigkeit gemäß den Nummern 2.1 bis 2.6 erfüllt. In dem Gutachten muss ausdrücklich, nachvollziehbar und begründet dargestellt werden, dass die zur Förderung beantragten schiffbaulichen Innovationen

- a) erstmalige industrielle Anwendungen innovativer Produkte oder Verfahren darstellen;
- b) gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu sind;
- c) bei ihrer Anwendung zu signifikanten Vorteilen gemäß Nummer 2.2 führen;
- d) bei ihrer erstmaligen industriellen Anwendung mit Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge verbunden sind.

7.1.7 Das Gutachten muss im Ergebnis einer quantitativen Prüfung bestätigen, dass im Antrag die förderfähigen Kosten gemäß Nummer 5.4 ausgewiesen werden und sich ausschließlich auf die schiffbauliche Innovation beziehen. Durch den Gutachter ist aufgrund von spezifischen Kenntnissen der technologischen und schiffbaulichen Abläufe und Zusammenhänge zu prüfen und kurz zu begründen, dass die im Antrag mit Formblatt B geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel gelten können.



7.2 Bewilligungsverfahren

Erfüllt eine schiffbauliche Innovation die Zuwendungsvoraussetzungen und trifft das BAFA aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel eine positive Entscheidung über die Förderung der Innovation gemäß dieser Förderrichtlinie, so ergeht ein Zuwendungsbescheid an den Antragsteller. Im Fall einer Kofinanzierung ist Voraussetzung für diesen Zuwendungsbescheid, dass vorab die Zustimmung des betroffenen Bundeslandes über eine Zuwendung in erforderlicher Höhe eingeholt wird. Das betreffende Bundesland erhält eine Ausfertigung des Zuwendungsbescheids.

7.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

7.3.1 Zwei Drittel der Zuwendung einer gewährten Innovationsförderung dürfen nur insoweit und nicht eher angefordert und ausgezahlt werden, als sie zur Deckung angefallener Kosten für den Zweckzweck benötigt werden. Das verbleibende Drittel der Zuwendung kann erst nach der Fertigstellung des Vorhabens sowie nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises nach Nummer 7.4 ausgezahlt werden. Zu subventionserheblichen Änderungen ist Nummer 6.2.2 zu beachten.

7.3.2 Der Bund und die an diesem Förderprogramm beteiligten Bundesländer zahlen die jeweiligen Anteile direkt an den Zuwendungsempfänger. Das BAFA bestätigt den betreffenden Bundesländern das Vorliegen der Auszahlungsvoraussetzungen.

7.3.3 Wird das Vorhaben nicht abgeschlossen, sind die nicht zur Deckung der zuwendungsfähigen Innovationskosten verwendeten Zuwendungen zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen.

7.3.4 Der Zuwendungsempfänger hat dem BAFA innerhalb der Zweckbindungsfrist regelmäßig nachzuweisen, dass er das innovative Verfahren zweckentsprechend nutzt. Dies schließt die Wartung und Instandhaltung auf eigene Kosten ein. Maschinen und Anlagen, die Teil der Verfahrensinnovation sind, müssen für die Dauer der Zweckbindungsfrist der Verfahrensinnovation im Besitz des Zuwendungsempfängers verbleiben beziehungsweise gegebenenfalls ersetzt werden. Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist darf frei über die Nutzung der inventarisierten Maschinen und Anlagen entschieden werden. Das BAFA hat das Recht, die Einhaltung der zweckentsprechenden Verwendung innerhalb der Zweckbindungsfrist auch nach Abschluss der Förderung zu prüfen.

Sofern eine der Bewilligung einer Zuwendung zu Vorhaben zur Verfahrensinnovation zugrunde gelegte Zweckbindungsfrist vom Antragsteller nicht eingehalten wird, beispielsweise weil die Maschinen und Anlagen vorzeitig für andere Zwecke genutzt werden, behält sich das BAFA vor, den Zuwendungsbescheid im Umfang der auf die geförderten Maschinen und Anlagen entfallenen Zuwendungsmittel zu widerrufen. Das BAFA kann den Zuwendungsbescheid auch dann widerrufen, wenn der Antragsteller die für die Bestimmung des kofinanzierenden Bundeslandes erforderlichen Angaben wahrheitswidrig so gestaltet, dass die Zuteilung des Antragstellers zu einem Bundesland umgangen werden soll. Das BAFA hat das Recht, einen Missbrauch der Regelungen zur Bestimmung des kofinanzierenden Bundeslandes auch nach Abschluss der Förderung des Vorhabens zu prüfen.

7.3.5 Bestehende Ansprüche auf zurückzuzahlende Fördermittel werden mit ihrer Entstehung fällig und sind vom Tag ihrer Auszahlung an den Zuwendungsempfänger bis zum Tag ihrer Zurückerstattung mit jährlich 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) zu verzinsen.

7.3.6 Wird im Zeitraum zwischen der Bewilligung der Zuwendung und dem Abschluss des Vorhabens (Abnahme des Schiffes oder der Komponente beziehungsweise Inbetriebnahme der Verfahrensinnovation) über das Vermögen des Antragstellers oder der Besitzgesellschaft (im Fall einer Betriebsaufspaltung) ein Insolvenzverfahren beantragt, wird die Bewilligungsbehörde den Zuwendungsbescheid grundsätzlich wegen Zweckverfehlung gemäß § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für die Vergangenheit widerrufen, da eine zweckentsprechende Verwendung der Mittel nicht möglich ist. Ab diesem Zeitpunkt ist die Sicherung wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze nicht mehr sichergestellt. Der Zuwendungsempfänger hat alle bis zum Zeitpunkt des Widerrufs bereits ausgezahlten Zuwendungsmittel zurückzuzahlen.

7.3.7 Rückzahlungen, die das BAFA wegen des Eintritts auflösender Bedingungen oder der – gegebenenfalls teilweisen – Aufhebung der Bewilligung festsetzt (vergleiche § 49a VwVfG), sind anteilig an den Bund und das kofinanzierende Bundesland zu leisten.

7.3.8 Ansprüche, die sich aus dem Zuwendungsbescheid ergeben, können weder abgetreten noch verpfändet werden.

7.4 Verwendungsnachweisverfahren

7.4.1 Die Verwendung der Zuwendung ist vom Zuwendungsempfänger dem BAFA innerhalb von drei Monaten nach Beendigung des innovativen Vorhabens nachzuweisen.

7.4.2 Der Verwendungsnachweis muss aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis bestehen. In dem Sachbericht sind die Verwendung der Zuwendung sowie das erzielte Ergebnis im Einzelnen darzustellen und den vorgegebenen Zielen gegenüberzustellen. Im Sachbericht ist auf die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises einzugehen. Ferner sind die Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit zu erläutern. Dabei ist im Sachbericht die Durchführung des Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung der geförderten schiffbaulichen Innovationen darzulegen.



7.4.3 Die entstandenen Kosten für innovative Vorhaben sind im zahlenmäßigen Nachweis darzustellen. Der zahlenmäßige Nachweis besteht aus einer Nachkalkulation. Die Nachkalkulation ist in derselben Form wie die Vorkalkulation (Formblatt B) zu gliedern. Alle geltend gemachten Kosten sind in Form einer Belegliste der Nachkalkulation beizufügen.

7.4.4 Im Fall einer Kofinanzierung informiert das BAFA das Bundesland über das Ergebnis der Prüfung, es sei denn, dass mit dem Bundesland eine von diesem Grundsatz abweichende Verfahrensweise vereinbart worden ist.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

7.5.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den § 91 BHO zur Prüfung berechtigt. Im Fall einer Kofinanzierung gelten zudem die entsprechenden Bestimmungen der an diesem Förderprogramm beteiligten Bundesländer. Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

7.5.2 Förderungen nach dieser Förderrichtlinie werden auf der Grundlage der Artikel 25 und 29 der AGVO (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (Abl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) gewährt.

7.5.3 Erhaltene Zuwendungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 Absatz 3 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

7.5.4 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Absätze 2, 3, 4 und 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Förderrichtlinie gewährt werden.

7.5.5 Sollten in dieser Förderrichtlinie keine gesonderten Regelungen getroffen sein, gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) in der jeweiligen Fassung.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens ihrer beihilferechtlichen Grundlage, der 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.

Berlin, den 24. Juni 2024

Bundesministerium
für Wirtschaft und Klimaschutz

Im Auftrag
Dr. Anja Stenger



Anlage zur Vorlage Kofinanzierungsmittel des Landes für zwei Innovationsprojekte der Lloyd Werft Bremerhaven GmbH „Testmaschinenraum für Energiesysteme“ und „Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt“

Haushalt der Freien Hansestadt Bremen 2025
Finanzkreis 1200
Produktgruppe: 71.01.08 EU-Programme /-Planung (L)

Kamerale Finanzdaten:

☒ neue
Hst. : 0709/892 10-0 Innovationsförderung Schiffbau
BKZ : 700, FBZ:

Zur Verfügung stehen:		nachrichtlich	
INSGESAMT (Anschlag)	0,00 €	valutierende VE	1.755.300,00 €
Hiervon bereits erteilt	0,00 €		

1.305.170,00 €	Erteilung einer zusätzlichen VE
-----------------------	--

Abdeckung der beantragten Verpflichtungsermächtigung			
2025 :	€	2026 :	165.000,00 €
2028 :	645.170,00 €	2027 :	495.000,00 €
2031 :	€	2029 :	€
2034 ff:	€	2030 :	€
		2032 :	€
		2033 :	€

Ausgleich für zusätzliche VE bei:

PGR	Hst.	Zweckbestimmung	€
68.02.06	0697/681 98-1	Allgemeines Wohngeld an Empfänger in Bremen	1.305.170,00

Auswirkungen auf Personaldaten, Leistungsziele / -kennzahlen

☒ nein ☐ ja (Darstellung der Veränderungen auf gesondertem Blatt)

Die Übersicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht) ist

☒ beigefügt.
☐ nicht erforderlich.

Zustimmung

Produktgruppenverantwortlicher	☒ ja	☐ nein, nicht erforderlich
Produktbereichsverantwortlicher	☒ ja	☐ nein, nicht erforderlich
Produktplanverantwortlicher	☒ ja	☐ nein, nicht erforderlich
Ausschüsse:	☐ ja	☒ nein, nicht erforderlich
Deputationen:	☒ ja	☐ nein, nicht erforderlich
Dep. für Wirtschaft und Häfen		



Begründung

Mit der Vorlage sollen die Kofinanzierungsmittel des Landes für die beiden Projekte "Testmaschinenraum für Energiesysteme" und "Forschungsschiff für emissionsfreie Schifffahrt" in Höhe von 1.552.665,78 EUR eingeworben werden.

Für die haushaltsrechtliche Absicherung der Mittelbedarfe in 2026-2028 ist die Erteilung einer Zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0709/892 10-0 „Innovationsförderung Schiffbau“ i.H.v. insgesamt 1.305.170,00 EUR erforderlich. Zum Ausgleich für diese zusätzliche VE wird die bei der Haushaltsstelle 0697/681 98-1 „Allgemeines Wohngeld an Empfänger in Bremen“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe nicht in Anspruch genommen. Die barmittelmäßige Abdeckung der zusätzlichen VE in 2026 in Höhe von 165.000,00 EUR, in 2027 in Höhe von 495.000,00 EUR und in 2028 in Höhe von 645.170,00 EUR erfolgt durch die geplanten Mittel bei der Haushaltsstelle 0709/892 10-0 „Innovationsförderung Schiffbau“.

An den
Senator für Finanzen
mit der Bitte um Zustimmung weitergereicht.
Im Auftrag

Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
i.V. Herr Oldenburg
8421

Bremen, 06.11.2025

Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses:

☐ nicht erforderlich.

Der Haushalts- und Finanzausschuss hat in der Sitzung am Klicken oder tippen Sie, um ein Datum einzugeben.

☐ zugestimmt.

☐ mit folgender Änderung/Ergänzung zugestimmt:

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage:

Datum: 06.11.2025

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Bereitstellung der Kofinanzierungsmittel des Landes für zwei Innovationsprojekte der Lloydwerft im Rahmen des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit ☐ einzelwirtschaftlichen
☒ gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

☒ Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung ☐ Barwertberechnung ☐ Kosten-Nutzen-Analyse
☐ Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

☐ Nutzwertanalyse ☐ ÖPP/PPP Eignungstest ☐ Sensitivitätsanalyse ☐ Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung: 2025

Betrachtungszeitraum (Jahre): 4 Unterstellter Kalkulationszinssatz: entfällt

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Gewährung der Förderung wie beantragt	1
2	Förderung in verminderter Höhe	
3	Keine Förderung	

Ergebnis

Hoher Hebelsatz:

Die Förderfähigen Kosten der Innovationsmaßnahme belaufen sich auf insgesamt 23,5 Mio. EUR. Die Gesamtzuwendung beläuft sich auf 4,7 Mio. EUR wovon der Bund 67% bzw. 3,15 Mio. übernimmt. Der Anteil des Landes Bremen beträgt 33 Prozent bzw. 1,55 Mio. EUR. Im Ergebnis kann mit dem Projekt ein Hebel um > Faktor 10 erreicht werden, so dass beiden Alternativen nicht empfohlen werden.

Sicherung von Arbeitsplätzen:

Mit dem Projekt können 85 bis 105 Arbeitsplätze für einen Zeitraum von vier Jahren auf der Lloyd Werft in Bremerhaven gesichert werden.

Prototyp / Beitrag zur Energieeffizienz:

Die Projekte „zielen gemeinsam auf die Entwicklung und den Betrieb eines modularen, technologieoffenen Forschungsschiffs ab, das den sicheren und realitätsnahen Test verschiedener emissionsfreier Energiesysteme und Treibstoffe auf See ermöglicht.

Durch die Integration moderner Sensorik, digitaler Zwillinge, eines intelligenten Power-Managements und die Möglichkeit zum direkten Vergleich unterschiedlicher Antriebstechnologien leisten die Projekte einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz maritimer Energiesysteme und zur Optimierung emissionsfreier Antriebe unter realen Einsatzbedingungen.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 30.06.2028	2.	n.
---------------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Erstellung eines Prototyps / Entwicklung / Bau einer Komponente	Stück	1
2	Gesicherte Arbeitsplätze	Anzahl	85-105
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: ☐ die Schwellenwerte werden nicht überschritten /

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage:

Datum: 06.11.2025

☐ die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

☐ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--