

Fördermittel

## Unterstützung für aktive Unternehmen

**F**ördermittel sind längst ein gängiges Mittel in der Unternehmensfinanzierung. Betriebe, die sich bei angestrebten Investitionen in Einklang mit politischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen befinden, dürfen in der Regel mit Geld vom Staat rechnen, der ihre Initiative belohnt. Zwar steht generell derzeit die Steigerung der Energieeffizienz und die Senkung der Energiekosten als deutlicher Schwerpunkt der Förderpolitik hoch im Kurs, was sich zum Beispiel an dem Förderprogramm für »Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt« oder der »Förderung baulicher Modernisierungsmaßnahmen« zeigt. Darüber hinaus können sich kleine und mittelständische Unternehmen aber auch in vielen anderen Bereichen um öffentliche Fördermittel – wie zum Beispiel über die KfW Bank – bewerben.

Frankfurt am Main – Ernst K. hat sich entschieden: Der Diesel in seiner Fähre wird ersetzt. Ein neues Modell mit geringerem Schadstoffausstoß soll den betagten Vorgänger ersetzen. Nicht, dass der Fährschiffer von heute auf morgen zum Umweltpostel geworden wäre. Aber ein unwiderstehliches Angebot der Bundesregierung hat ihm einen attraktiven Impuls dazu gegeben, die grüne Seite seines Unternehmens etwas aufzupolieren. Dank eines staatlichen Förderprogramms fällt ihm die Entscheidung leicht: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fördert die Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt durch nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten für den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren in der beruflichen Güter- und Personenschifffahrt oder für Abgasnachbehandlungssysteme (Partikelfilter, Katalysatoren), die bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Bei dem 750 kw-Motor, den K. auf seinem auf der Elbe verkehrenden Schiff ersetzt, bedeutet das: 37.375 € Zuschuss für eine Investition, die über kurz oder lang sowieso einmal fällig gewesen wäre. Mit den besseren Verbrauchswerten für die neue Maschine und den geringeren Wartungs- und Instandhaltungskosten kommen unterm Strich sogar noch ein paar Euro extra dazu, um die sich künftig die jährliche Betriebskostenrechnung verbessert.

Gefördert werden in Deutschland ansässige Unternehmen, deren Schiff in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragen ist. Förderfähig sind nur Motoren wenn sie die Emissionswerte der Stufe II der Zen-

tralkommission für die Rheinschifffahrt oder der Richtlinie 97/68/EG in der aktuellen Fassung erfüllen und deren Partikelgrenzwert um 30 % unterschreiten. Als Motoren kommen solche der Hauptantriebe, Hilfsantriebe (z.B. Bugstrahlanlagen), Lade- und Löschpumpen und Stromerzeuger in Betracht. Gefördert wird auch die Abgasnachbehandlung der genannten Motorgattungen, wenn die Minderung der Partikelmasse um mindestens 90 % bzw. Stickstoffoxidemissionen um mindestens 70 % nachgewiesen wird.

Wie in diesem Fall sind Fördermittel stets der Treibstoff für staatlich gewünschte, in der Regel auch volkswirtschaftlich sinnvolle Entwicklungen in der Wirtschaft.

Zwar bleiben den Unternehmern auch weiter die Initiative und das Risiko überlassen – aber als kleine Belohnung der öffentlichen Hand für ihr Unternehmertum dürfen sie Fördermittel in Anspruch nehmen. Wer zum Beispiel der Überzeugung ist, durch eine Lehrstelle auf einem Binnenschiff etwas gegen die Ausbildungsplatz-Lücke im Land unternehmen zu wollen, der darf schon seit mehr als 10 Jahren dafür die Anerkennung des staatlichen Gemeinwesens in Form einer Förderprämie in Anspruch nehmen: Sogenannte Ausbildungsbeihilfen werden für die Ausbildung von Schiffsjungen, die in einem durch einen Lehrvertrag begründeten Ausbildungsverhältnis auf einem Binnenschiff stehen, gewährt. Die Regeln sind klar: »Die Beihilfen werden Binnenschiffahrtsunternehmen gewährt, die mit eigenen, gemieteten, gepachteten oder geleasten Binnenschiffen Binnenschifffahrt betreiben, ihren Sitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben und Ausbildungsplätze auf ihren Binnenschiffen mit Auszubildenden besetzen. Der Auszubildende muss seinen ersten Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben. Er befindet sich in der Ausbildung zum Binnenschiffer, gemäß dem Berufsbild des staatlich anerkannten Lehrberufes Binnenschiffer/in.«

Mitunter lesen sich die Bedingungen, unter denen Fördermittel gewährt werden, auch etwas sperrig. »Der Bund gewährt auf Antrag außerhalb des Anwendungsbereichs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) zu §§ 23, 44 BHO, zur Förderung des Kombinierten Verkehrs Zuwendungen für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, soweit sie zur Erreichung des Zweckes unbedingte erforderlich und die Anlagen öffentlich, d.h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugäng-

lich sind. Verwendungszweck ist es, durch den Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen und die Systemvorteile der verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen.« So heißt es etwa in der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, die am 6. April 2009 in Kraft getreten ist. Letztlich bedeutet das nicht weniger als: Unterstützt ihr unsere politischen Ziele und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft – dann gibt es für euch als aktive Marktteilnehmer auch Geld vom Staat.

### Legitimes Mittel zur Finanzierung

Fördermittel haben vor diesem Hintergrund längst den Ruch der »Krücke für lahrende Betriebe« verloren. Sie sind zum legitimen und selbstverständlichen Instrument der Unternehmensfinanzierung geworden, deren Inanspruchnahme mehr von unternehmerischer Cleverness zeugt als von der Suche nach milden Gaben. Erster Ansprechpartner dabei ist jeweils die eigene Hausbank, weil bei allen einschlägigen deutschen und europäischen Förderprogrammen – zum Beispiel durch die KfW Bankengruppe – stets das Hausbank-Prinzip gilt. Das bedeutet: Finanzierungshilfen werden über die Hausbank des Antragstellers eingereicht und ausgezahlt. Unabhängig vom Förderprogramm oder der Finanzierungshilfe kommt als Hausbank jede Bank oder Sparkasse in Frage. Üblicherweise ist die Hausbank die kontoführende Bank oder Sparkasse des Antragstellers. Die Hausbank stellt im Regelfall die Durchfinanzierung des Vorhabens sicher und prüft den bei Vorhabensabschluss zu erstellenden Verwendungsnachweis. Wichtig zu wissen: Für finanzielle Verpflichtungen, die schon vorher eingegangen wurden (z.B. für Kauf-, Liefer- oder Bauaufträge), ist keine Förderung mehr möglich (Verbot der Nachfinanzierung).

Zu den attraktivsten Förderformen gehören staatliche Darlehensförderprogramme. Sie bieten im Vergleich zur normalen Bankfinanzierung üblicherweise niedrigere Zinsen, eine längere Laufzeit sowie günstigere Rückzahlungsbedingungen. Welches Programm sinnvoll ist, hängt von der individuellen Situation des Unternehmens, der Art des Vorhabens und den jeweiligen Voraussetzungen und Konditionen der einzelnen Programme ab. Die Förderprogramme können dabei teilweise auch kombiniert, also parallel in Anspruch genommen werden, wobei niemals ein Förderbetrag von mehr als 100 Prozent möglich ist, in besonders günstig gelagerten Fällen es aber tatsächlich

zur Förderung von bis zu 80 Prozent der Kosten eines Projekts kommen kann.

Insbesondere bei klassischen Investitionen erleichtert der Zugriff auf Fördermöglichkeiten das Gespräch mit der Bank, deren Risiko sich durch die Einbindung öffentlicher Gelder verringert. Beispiel: Die »Automatic Identification Systems« (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem AIS), die vielfach schon obligatorisch sind und deren Nutzung in immer mehr Regionen vorgeschrieben wird. Für den Erwerb und die Installation von Inland-AIS-Geräten fallen relativ hohe Kosten an, die nicht leicht zu schultern sind. Aus diesem Grund unterstützen die Regierungen in den Niederlanden und in Deutschland gemeinsam die Ausstattung von Binnenschiffen mit typzugelassener Inland-AIS-Technik im Rahmen eines Förderprogramms. Für das deutsche Förderprogramm stehen in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt bis zu 5,88 Mio. € aus EU-Mitteln, aus TEN-T (Transeuropäisches Netzwerk für Transport) und aus dem Konjunkturpaket II zur Verfügung. Insgesamt sollen in Deutschland 2.800 Schiffe gefördert werden. Das deutsche Förderprogramm wird voraussichtlich nicht über den 31. 12. 2011 hinaus laufen. Als Bemessungsgrundlage wurden für den Erwerb und die Installation der AIS-Technik durchschnittliche Investitionskosten in Höhe von 2.600 € zugrunde gelegt. Pro Ausstattung und Schiff kann eine Zuwendung von maximal 2.100 € gewährt werden. Der Eigenanteil beträgt damit mindestens 500 €.

### Fachkundige Beratung unverzichtbar

Dass sich das Hinzuziehen eines fachkundigen Beraters, in erster Linie entweder bei der Hausbank oder bei der regionalen Industrie- und Handelskammer, lohnt, liegt schon allein an der Vielfalt und permanenten Veränderung des Fördersystems. Gerade die Chefs kleiner und mittlerer Unternehmen haben kaum Gelegenheit und in der Regel auch nicht die Zeit dazu, alles auf dem Radar zu behalten, was sich in der Förderszene tut – wenn auch Internetangebote wie die Förderdatenbank des Bundes ([www.foerderdatenbank.de](http://www.foerderdatenbank.de)) eine sorgfältige, aktuelle Übersicht enthalten. Zumal es neben den bundesdeutschen inzwischen auch eine Reihe europäischer Förderprogramme gibt, die Beobachtern zufolge wegen ihres geringen Bekanntheitsgrades vielfach unabgerufen bleiben. Eine nützliche Checkliste zum Thema EU-Förderung findet sich unter [www.subventionsberater.de/subvent/checkbi.html](http://www.subventionsberater.de/subvent/checkbi.html); sie erlaubt eine umfängliche Selbstüberprüfung, wie weit die eigenen Pläne auf europäischer Ebene förderwürdig sind.

### Ein Lotse für alle Fälle

Helge Berger, »Ihr Wirtschaftslotse«, gehört zu den führenden Spezialisten in der Wirtschaftsberatung im Bereich der Binnenschifffahrt. Geboren 1959 in Bremen, wechselte er bereits früh nach einer technischen Ausbildung in den kaufmännischen Bereich mit dem Schwerpunkt Vertrieb (von) LKW. Nach über 20 Jahren Erfahrung im Management, von der Vertriebsleitung über die alleinverantwortliche Geschäftsführung mit einer jährlichen Umsatzverantwortung über 50 Mio. € und einer Personalverantwortung von über 100 Mitarbeitern wurde er 2005 als Vertriebsleiter in die Essener Universal Leasing GmbH berufen. Hier baute er eigenverantwortlich und erfolgreich unter anderem das Kerngeschäftsfeld Binnenschiffe auf. Nach Betriebsstilllegung der Gesellschaft Ende 2008 entschloss sich Berger, aufgrund seiner gewachsenen Verbindung zur Binnenschifffahrt der Branche treu zu bleiben und sein Wissen wie Know-how in diesem Bereich einzusetzen und anderen nutzbar zu machen. Heute berät Berger als selbständiger Wirtschaftsberater mit seiner fundierten, umfassenden und qualifizierten Erfahrung aus der Wirtschaft und dem Bankenbereich Partikuliere, Reedereien und andere Binnenschifffahrtsunternehmen in allen Belangen ihrer unternehmerischen Tätigkeit, wie auch dem Thema Finanzierung und Leasing. Informationen zur Binnenschifffahrtswirtschaftsberatung »WirtschaftsLotse«: Helge Berger, Tel.: 0 42 43 / 31 51, Fax: 0 42 43 / 63 90 89, Mobil: 0174 9 211 277, Email: [helge.berger@online.de](mailto:helge.berger@online.de).



Helge Berger

Dass es sich auszahlt, stets auf dem neuesten Stand zu sein, zeigt sich zum Beispiel daran, dass seit dem 1. Februar 2010 die KfW Bankengruppe verschiedene Erweiterungen und Flexibilisierungen im KfW-Sonderprogramm anbietet, deren Berücksichtigung bei aktuellen Vorhaben mehr als eine Handvoll Euro ausmachen. Hierzu zählen:

- längere Zinsbindungsfristen: Neben der 3-jährigen Zinsbindungsfrist werden eine 5-jährige Zinsbindungsfrist sowie für Investitionsfinanzierungen zusätzlich eine 8-jährige Zinsbindungsfrist angeboten,
- Maximallaufzeit für die Finanzierung langlebiger Investitionsgüter: für z.B. Bauvorhaben und Schiffsfinanzierungen sowie Projektfinanzierungen kann eine Laufzeit von bis zu 20 Jahren statt bisher bis zu 15 Jahren gewährt werden. Zudem wurde bei Kreditlaufzeiten von mehr als 8 Jahren die maximale tilgungsfreie Anlaufzeit von 3 auf 5 Jahre angehoben,
- eine weitere Betriebsmittelvariante »Flexibel« für mittelständische und große Unternehmen: Neben der bestehenden Variante »Standard« wird eine zusätzliche Variante »Flexibel« angeboten, um Unternehmen zur Deckung des Betriebsmittelbedarfs größere Gestaltungsspielräume zu gewähren. Der Kredit höchstbetrag von 50 Mio. € kann bis zu 50% der Bilanzsumme des Antrag stellenden Unternehmens betragen. Zudem gibt es weitere

Optionen bei der Kreditlaufzeit, der Zinsbindungsfrist sowie ein außerplanmäßiges Tilgungsrecht ohne Vorfälligkeitsentschädigung.

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Rainer Brüderle, weist auf die nachhaltige Wirkung eines solchen Programms hin: »Ich freue mich, dass es uns mit den Neuerungen gelungen ist, dass das KfW-Sonderprogramm den individuellen Finanzierungsbedürfnissen der Unternehmen jetzt besser Rechnung trägt. Dies ist ein weiterer wichtiger Beitrag zur Sicherstellung der Kreditversorgung in dieser schwierigen Zeit.« Und der Vorstandsvorsitzende der KfW Bankengruppe, Dr. Ulrich Schröder, sagte: »Obwohl sich die Anzeichen einer wirtschaftlichen Erholung verdichten, ist die Krise noch nicht vorbei. Das Jahr 2010 wird für viele Unternehmen noch einmal eine große Herausforderung gerade im Hinblick auf die Finanzierung. Mit der weiteren Flexibilisierung des KfW Sonderprogramms setzen wir unseren Kurs fort, den Mittelstand bei der Bewältigung dieser Herausforderungen zu unterstützen.« Bert Röge