



Förderungen: Gut gemeint geht manchmal besser

Gefördert wird viel. Verbesserungsbedarf gibt es aus Sicht der potenziellen Mittelempfänger allerdings auch. (Illustration: DVZ)

14. Dezember 2021

Gute Ideen sind die Voraussetzung für Innovation. Nicht alle lassen sich jedoch mit unternehmenseigenen finanziellen Mitteln umsetzen. „Ohne Förderung gibt es natürlich auch Innovationen. Aber mit Förderung kann es deutlich schneller gehen“, fasst Jochen Saße, Gründer und Geschäftsführer der Fördermittelberatung Easysub Plus in Oberursel, die Bedeutung staatlicher Förderung zusammen. Ein Beispiel seien Elektrostapler: „Seit einigen Monaten spüren wir eine deutlich größere Bereitschaft der Kunden, sich überhaupt auch mit diesem Thema zu befassen. Die Subvention bietet hier den ersten Impuls, über neue Technologien nachzudenken, und gibt im zweiten Schritt die finanzielle Entlastung, um die Technologie auch einzusetzen“, unterstreicht Saße, zu dessen Beratungsschwerpunkten die Logistikbranche zählt. „Und das ist ja ein eindeutiges Signal für die Hersteller, hier weitere energieeffiziente Technik zu entwickeln und auf den Markt zu bringen.“

Manche Förderprogramme sind gut etabliert: „De-minimis und die Ausbildungsförderung nutzen wir jedes Jahr. Das läuft gut, ist transparent und die Erstattung erfolgt schnell“, berichtet Christine Hemmel, die gemeinsam mit ihrer Schwester Kerstin Seibert die Spedition Hans Adam Schanz in Ober-Ramstadt führt. Ähnlich ist es bei BLG Logistics: „Wir orientieren uns vor allem an Förderprogrammen, die von Bundesministerien initiiert werden“, berichtet Jakub Piotrowski, Leiter Nachhaltigkeit, Digitalisierung und IT Services. Hier habe man bezüglich der Transparenz gute Erfahrungen gemacht. Auch bestehe immer die Möglichkeit, Fragen zu stellen oder sich beraten zu lassen. Ähnlich sei es mit anderen Institutionen.

Strukturierter, schlanker und schneller

Es gebe aber auch Bereiche, bei denen es hakt: „Das Angebot an Förderprogrammen ist sehr groß und entsprechend unübersichtlich“, sagt Piotrowski. „Es kostet viel Zeit, sich durch individuelle Datenbanken der Förderministerien zu arbeiten, um die passende Förderung zu finden. Eine einfach strukturierte Übersicht wäre wünschenswert.“ Der Aufwand für Anträge sei zudem oft immens. „Schlankere Prozesse wären hilfreich.“ Und: „Je nach Förderprogramm kann es zu langen Vorlauf zwischen Antragstellung und dem Bewilligungsbescheid kommen. In manchen Fällen über ein Jahr.“

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für www.easy-sub.de

Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten genehmigt von DVV Media Group, 2022

Saße, der in den ersten drei Quartalen 2021 nach eigenen Angaben mit rund 1.300 Kunden Projekte abgeschlossen hat, sieht den größten Unterstützungsbedarf in der Beratung zur Förderfähigkeit einzelner Anschaffungen sowie komplexerer Investitionsvorhaben. „Viele Unternehmen wissen nicht, dass es viele verschiedene Fördertöpfe gibt, die dann nämlich nicht nur einseitig den Lkw-Fuhrpark abdecken, sondern beispielsweise auch Investitionen in Elektrostapler oder Lagerhallen fördern“, unterstreicht er, der insbesondere KMU berät.

Dass Förderprogramme nicht immer passgenau sind, erlebt gerade Holger Matzen, Leiter Geschäftsentwicklung der Kontraktlogistik bei der Spedition Herbert Voigt in Neumünster und Vorstandsvorsitzender der Logistik Initiative Schleswig-Holstein. „Manchmal fehlt es schlicht am Verständnis, wie die Logistik tickt“, beobachtet er. Ein Beispiel sei das Projekt zum Aufbau einer Tankstelle für grünen Wasserstoff in Neumünster bis Ende 2022. Die grundsätzliche Herausforderung: „Es gibt noch keine mit Brennstoffzellen betriebenen Lkw, und wir wollen hier First Mover für die Umrüstung sein.“

Zeitliche Harmonisierung erforderlich

„Schon der erste Förderaufruf für klimaschonende Nutzfahrzeuge war ein Desaster, weil so schwer durchzuarbeiten“, erinnert sich Matzen. „Das größere Problem aber ist der zeitliche Versatz, da man die Förderung für die Tankinfrastruktur im ersten Call herausgenommen hat.“ Dies habe für das von der Planung her bereits sehr weit vorangeschrittene Projekt den Nachteil, dass frühestens mit dem nächsten Aufruf Ende dieses Jahres eine Tankstelle gefördert werden könne. „Das wiederum harmonisiert nicht mit der fest eingeplanten Umrüstung der Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass wir die Tankstelle erst bauen können, wenn der Zuwendungsbescheid da ist. Ein Bau und die Lieferung dauern aber etwa ein Jahr - das ist also alles zeitlich nicht zu harmonisieren“, unterstreicht Matzen. Daher haben die Projektpartner nun auf Landesebene Druck gemacht. Für den Tankstellenbau werden rund 2,5 Millionen Euro benötigt.

Eine wichtige Rolle bei Fördermitteln spielen auch die Verbände, wie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung. „Der BGL versteht sich sowohl als Interessenvertreter als auch als Dienstleister für die Transport- und Logistikunternehmer. Er versucht daher, einerseits Förderprogramme auf politischer Ebene anzuregen, weiterzuentwickeln und aktiv mitzugestalten“, so Vorstandssprecher Prof. Dirk Engelhardt. „Jüngstes Beispiel hierfür ist die Förderung zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen, die auf eine Initiative des BGL zurückging.“ Zudem informiere der Verband die Unternehmer über bestehende Programme und deren konkrete Inanspruchnahme, beispielsweise durch Rundschreiben, über die digitale Verbandsplattform und Online-Seminare.

Wenn Fördermittel nicht bewilligt werden oder es für Projekte keine gibt, wird es meist schwierig: „Kleine und mittelständische Unternehmen werden es immer schwer haben, passende Kredite zu bekommen, da die Bankenregulierung greift“, berichtet Saße. „Damit werden investitionsfreudige Unternehmen ausgebremst, und das hat dann unweigerlich zur Folge, dass beispielsweise die Klimaziele Deutschlands und der EU nur schwer zu erreichen sind.“

Allerdings werden längst nicht alle Fördermittel abgerufen. Ein Beispiel sind die der EU: „Damit haben wir uns bisher noch nicht beschäftigt“, bestätigt Hemmel. „Mehr Transparenz wäre wünschenswert, denn die meisten Unternehmen werden in der Regel nicht aktiv über Förderprogramme informiert“, bestätigt Saße. „Eine Förderung ist aus meiner Sicht dann effizient, wenn sie einfach zugänglich und verständlich ist. Und hier können die Fördergeber noch nachbessern.“ (kl)

Claudia Behrend ist freie Autorin und Journalistin mit Sitz in Hamburg.

Forschung

Anders als Unternehmen sind Forschungseinrichtungen mit der Beantragung von Fördermitteln sehr vertraut. Sie arbeiten häufig gemeinsam mit Unternehmen an praxis-tauglichen Lösungen. So auch im Projekt „NEFTON“ (Nutzfahrzeugelektrifizierung für Transportsektor-optimierte Netzanbindung), das die TU München leitet und das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert wird. Entwickelt werden ein E-Lkw mit besonders reichweitenstarken Akkus und eine Ladesäule, die eine ultraschnelle Aufladung der Batterien ermöglicht.

