

# **Bundesministerium für Wirtschaft und Energie**

## **Bekanntmachung zur Förderung von Forschungsprojekten auf dem Gebiet „Das digitale Nutzfahrzeug: Sicher und effizient in die Zukunft“**

**Vom 26. Juni 2017**

Die Förderbekanntmachung „Das digitale Nutzfahrzeug: Sicher und effizient in die Zukunft!“ ist ein inhaltlicher Schwerpunkt zur Umsetzung des BMWi<sup>1</sup>-Fachprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ sowie zugehöriger Richtlinie<sup>2</sup>.

Dabei werden unter den Begriff der Nutzfahrzeuge (Nfz) im Rahmen dieser Bekanntmachung alle Kraftfahrzeuge gefasst, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zum Transport von Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängerfahrzeugen bestimmt sind. Somit sind technologische Innovationen zur beschleunigten Weiterentwicklung leichter und schwerer Lastkraftwagen (Lkw), Transporter, Zugmaschinen, Sattelanhänger und Aufbauten sowie spezifische Bau- (z. B. Muldenkipper) und Agrarfahrzeuge Gegenstand dieser Bekanntmachung. Ergänzend können analog auch Fern- und Stadtbusse zur Personenbeförderung in die Betrachtung einbezogen werden.

Ziel dieser Förderinitiative ist es, die Innovationskraft sowie die Marktstellung der nationalen Nutzfahrzeugindustrie und deren Zulieferer zu erhalten und zu stärken. Die Einbindung von kleinen und mittelständischen Unternehmen ist von besonderer Bedeutung.

Gefördert werden können FuE<sup>3</sup>-Verbundprojekte, die deutlich über den derzeitigen Stand der Technik hinausgehen. Im Ergebnis sollen anwendungsnahe technologische Innovationen entwickelt werden, welche die Effizienz und Sicherheit von digitalen Nutzfahrzeugen nachweisbar erhöhen.

---

<sup>1</sup> BMWi = Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

<sup>2</sup> Richtlinie zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Rahmen des BMWi-Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“; vgl. <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Technologie/Schlüsseltechnologien/verkehrstechnologien.html>

<sup>3</sup> FuE = Forschung und Entwicklung

# 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

## 1.1 Zuwendungszweck

Die Nutzfahrzeugindustrie zählt in Deutschland mit mehr als 180.000 Beschäftigten zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig. Im Schnitt sind täglich rund 2,8 Millionen Nutzfahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs, unter anderem zur Versorgung der Bürger mit allen Dingen des täglichen Bedarfs, zur Belieferung von Produktionswerken, zur Müllentsorgung, zum Personentransport im Öffentlichen Nah- und Fernverkehr oder für Rettungsfahrten. Auf das Nutzfahrzeug entfallen über 70 % der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland<sup>4</sup>.

Aktuelle Prognosen bestätigen die Bundesverkehrswegeplanung, welche bis zum Jahr 2030 einen Anstieg der Güterverkehrsleistung auf der Straße um circa 39 % im Vergleich zum Jahr 2010 vorhersagt. Dies entspräche einer Beförderungsleistung über 600 Milliarden Tonnenkilometer<sup>5,6</sup>. Wesentliche Gründe für die Vorrangstellung der Straße im Vergleich zur Schiene und Binnenschifffahrt liegen in den für die verladende Wirtschaft maßgeblichen Auswahlkriterien, wie Flexibilität, Schnelligkeit, Kosten sowie Qualität der Transportdienstleistung. Bei Verteilfahrten im Nahbereich sowie in der Innenstadt hat der Lkw Alleinstellungsmerkmale.

Damit die deutsche Nutzfahrzeugindustrie auch künftig ihren signifikanten Marktanteil und ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten kann, sind zahlreiche Herausforderungen zu meistern: verbesserte Effizienz- und Umweltverträglichkeit, höhere Verkehrssicherheit, Forderung der Nutzer bezüglich Kostensenkungen bei Anschaffung und Betrieb.

Ergänzend zu den dargestellten Auswirkungen durch die Zunahme der Straßenverkehrsleistung, sind weitere Schwierigkeiten für die Branche wie z. B. Infrastrukturengpässe (u. a. Baustellen, Brückensanierung) und fehlender Nachwuchs bei Berufskraftfahrern absehbar.

---

<sup>4</sup> VDA: <https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie-und-maerkte/markt-nutzfahrzeuge-anhaenger-aufbauten-und-busse/die-nutzfahrzeugbranche-im-ueberblick.html>

<sup>5</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2030, Entwurf März 2016

<sup>6</sup> Tonnenkilometer: Statistische Kennzahl für die Messung der Beförderungsleistung im Güterverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft (Verkehrsleistung), errechnet als Produkt aus dem Gewicht der beförderten Güter und der Versandentfernung. 1 Tonnenkilometer (tkm) = Beförderung von Gütern im Gewicht von 1 t über 1 km (Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Tonnenkilometer (tkm), online im Internet: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/84091/tonnenkilometer-tkm-v7.html>)

Für eine Fahrzeuggeneration im Nutzfahrzeugsbereich, die sich heute über einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren erstreckt, stellen jedoch insbesondere die Erfordernisse der Digitalisierung wie z. B. Nachrüstbarkeit/Update-Fähigkeit und Datenerfassung ein Problem dar, dessen Lösung die Basis für die Zukunftsfähigkeit der Nutzfahrzeuge schaffen.

Zusammenfassend soll die Vergabe von Zuwendungen im Rahmen der Förderbekanntmachung „Das digitale Nutzfahrzeug: Sicher und effizient in die Zukunft!“ dazu beitragen,

- die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nutzfahrzeugindustrie und deren Zulieferer durch die Förderung von Spitzentechnologien zu unterstützen,
- gezielte Impulse für kleine und mittlere Unternehmen zu geben,
- eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen sowie
- einen Beitrag zur Ressourcenschonung und zum Klimaschutz zu leisten.

## 1.2 Rechtsgrundlage

Geplante Vorhaben können nach Maßgabe dieser Bekanntmachung, den BMWi-Standardvorschriften für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und den Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Weitere Rechtsgrundlage dieser Bekanntmachung ist die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). Die Förderung beruht auf Kapitel III Abschnitt 4 (Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation) in Verbindung mit den Kapiteln I und IV der AGVO. Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem

Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union freigestellt.

## **2 Gegenstand der Förderung**

Effizienz, geringe Kosten, Umweltverträglichkeit sowie verbesserte Sicherheit sind die entscheidenden Anforderungen, die die Gesellschaft an die Fahrzeugindustrie stellen. Diese Forderungen haben zu einigen technischen Innovationen, wie jüngst zur Einführung von sog. Notbremsassistenten bei Neuzulassungen von Lkw geführt. Die zunehmende Digitalisierung von Produkten und Prozessen eröffnet der Nutzfahrzeugindustrie einerseits neue Möglichkeiten zur intelligenten Datenauswertung (z. B. Wartungsmanagement) und andererseits kann sie Grundlagen schaffen für neue Serviceleistungen und Erkenntnisse (z. B. positionsgenaues Absetzen von Baustellenmaterialien, autonome Mähdrescher). In vielen Feldern sind noch neue Ansätze zur Datenerfassung und -verarbeitung zu entwickeln.

Neuartige Systemarchitekturen oder digitale Karten könnten z. B. zu einem deutlichen Entwicklungsschritt für das automatisierte Fahren führen und somit den Verkehr sicherer machen. Gleichzeitig ließen sich durch den technologischen IT-Fortschritt Fahrzeuge auch immer besser mit anderen Fahrzeugen und der Infrastruktur verbinden, was für das vernetzte Fahren einen deutlichen Effizienzvorteil bringt.

Durch die Automatisierung soll ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erzielt werden, der zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen führen könnte. Vorstellbar wären die Fahrzeitverkürzung durch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, bessere Kalkulierbarkeit der Transportzeiten sowie eine Verschleißreduktion durch eine gleichmäßigere Fahrweise. Zudem kann die Automatisierung zur Unterstützung des Fahrers beitragen, da er durch die Automatisierung bei seiner Fahraufgabe entlastet wird und er sich so anderen Aufgaben widmen könnte, wie z. B. der Disposition der aktuellen und kommenden Aufträge. Dies kommt auch wiederum dem Flottenbetreiber zugute.

Hohe Potenziale zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduzierung lassen sich sicherlich durch die Kombination mit dem Themenbereich der innovativen Fahrzeuge erschließen. So könnten z. B. durch eine intelligentere Erhebung, Speicherung und Nutzung der im Nutzfahrzeugbetrieb anfallenden Daten verbesserte Betriebs-, Fahr- und Interaktionsstrategien umgesetzt werden. Zudem böte eine darauf abgestimmte

Optimierung der Antriebsstränge im Nutzfahrzeugbereich ein vielversprechendes Forschungsgebiet. Auch fahrzeugsystemische Forschungsansätze, die die Verknüpfung von Zugmaschinen und Anhänger betreffen, werden voraussichtlich noch hohes Innovationspotenzial bieten.

Gefördert werden können daher hoch innovative FuE-Ansätze, die einen signifikanten Beitrag zur Digitalisierung des Nutzfahrzeugs leisten und einen kombinierten Ansatz aus den Themenbereichen „Automatisiertes Fahren“ und „Innovative Fahrzeuge“ aus dem BMWi-Fachprogramm (vgl. Fußnote 2) erkennen lassen. Neben dem Gesamtsystem Nutzfahrzeug können auch singuläre Ansätze des automatisierten Fahrens im Rahmen des Forschungsverbundvorhabens aufgegriffen werden, jedoch werden themenübergreifende Ansätze bevorzugt, wenn sie über entsprechende Innovationen verfügen.

Nachfolgend werden mögliche Forschungsfelder benannt, denen ein hohes Lösungspotenzial zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Nutzfahrzeugs beigemessen wird:

- a) Weiterentwicklung von Technologien und Methoden für das Nutzfahrzeug in Richtung Hoch- und Vollautomatisierung, z. B.
  - Verknüpfung und Kombination von Sensoren/Aktoren von Zugmaschinen und Aufliegern zur Verbesserung der Umfelderkennung sowie der Längs- und Quererregung
  - Anpassung der Umgebungserfassung und der Situationsinterpretation (inklusive Lokalisierung) an die besonderen Anforderungen der Nutzfahrzeuge
  - Entwicklung innovativer Mensch-Maschine-Schnittstellen (MMI-Ansätze) angepasst an die spezifischen Belange der Nutzfahrzeuge und deren Fahrer (z. B. neue Bedienkonzepte)
  - Innovative Ansätze zur Beherrschung komplexer Umfeld- und Fahrsituationen, wie z. B. bei verengten Infrastrukturegebenheiten (Baustellen oder Haltebuchten), schlechten Witterungsverhältnissen (Schnee, Regen, Blendung durch Sonne)
- b) Erforschung und Weiterentwicklung von Platooning-Ansätzen (Folgefahrten mehrerer Nfz hintereinander): z. B.

- Verbesserung und Anwendung der Fahrzeug-zu-Infrastruktur (V2I) und Fahrzeug-zu-Fahrzeug (V2X)-Kommunikationstechnologie speziell im Hinblick auf die Gegebenheiten von Nfz
  - Entwicklung intelligenter Datenmanagementsysteme für ein „ad-hoc Platooning“ (besserer und abgesicherter Datenaustausch bezüglich Fahrtziel, Koppelung, Bremskraft, Beladung)
  - Entwicklung stabiler Sensorfusionsalgorithmen zur Abstandsmessung, Querführung oder ähnliches
  - Entwicklung von Konzepten für ein verbessertes Aerodynamikverhalten für Platooning-Verkehre
- c) Untersuchung innovativer Absicherungs- und Freigabeverfahren (z. B. als Basis für Standardisierungsaktivitäten von funktionalen Sicherheitsanalysen der technischen Komponenten und Empfehlungen zum Dokumentationsumfang)
- d) Entwicklung neuartiger Verfahren zur Effizienzsteigerung im Bereich Motor und Getriebe unter Nutzung von Umgebungs-, Topologie- und Verkehrsdaten: z. B. für die
- Weiterentwicklung der Abwärmenutzung sowie Weiterentwicklung hochautomatisierter Getriebekonzepte
  - Verbesserung des Antriebs hinsichtlich Emissionsminderung und Effizienz am Motor und in der Abgasnachbehandlung (auch für den Off-Road-Bereich)
  - Elektrifizierung des Antriebsstrangs durch Hybridisierung und durch elektrischen, bedarfsgerechten Antrieb der Nebenaggregate
  - Entwicklung innovativer, hochintegrierter Ansätze zum Antriebs- und Energiemanagement: z. B. für die Verknüpfung von Zugmaschine und Auflieger
- e) Entwicklung innovativer Verfahren zum Datenmanagement und zur Datennutzung
- Relevante Fragestellungen sind dabei: Welche Daten werden für ein effektives Datenmanagement benötigt? Wie können die Daten erfasst werden? Wie kann mit den Daten weiterverfahren werden? Welche neuartigen Auswerteverfahren kommen hierfür in Frage?

In FuE-Verbundprojekten können sowohl die beispielhaft genannten Forschungsthemen als auch weitere innovative Fragestellungen aufgegriffen werden. Dabei wird insbesondere von der technologieübergreifenden Verknüpfung ein hoher Innovationssprung erwartet.

Die Projektvorschläge sollen dabei grundlegend neue Ansätze mit breitem Anwendungspotenzial verfolgen und einen deutlichen Entwicklungssprung gegenüber dem aktuellen Wissensstand aufweisen. Für die Kerninnovation jedes Verbundvorhabens ist während der Projektlaufzeit eine Steigerung des Technologiereifegrades um mindestens eine Stufe anzustreben. Ein entsprechender Nachweis sollte in prototypischen Demonstrationen erfolgen.

### **3 Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte in Deutschland. Die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) ist ausdrücklich erwünscht. Die am 1. Januar 2005 in Kraft getretene KMU-Definition der Europäischen Kommission wird hierbei zu Grunde gelegt<sup>7</sup>.

Antragsberechtigt sind auch wissenschaftliche Einrichtungen (Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen). Einrichtungen, die jeweils vom Bund oder den Ländern oder von diesen gemeinsam grundfinanziert werden, können nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand erhalten.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) 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 ZPO oder § 284 AO treffen.

---

<sup>7</sup> Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter [https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy\\_formulare/download.php?datei=171](https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=171) entnommen werden.

## 4 Zuwendungsvoraussetzungen

Fördermittel können zur Verfügung gestellt werden, wenn folgende Voraussetzungen durchgehend zutreffen:

- Vorhaben lassen sich hinsichtlich der Themenstellung und der Forschungs- und Entwicklungsziele in den Rahmen der vorliegenden Bekanntmachung einordnen.
- An der Förderung besteht ein erhebliches Bundesinteresse (§ 23 BHO), das ohne Zuwendung nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann.
- Vorhaben sind technologisch innovativ und mit einem signifikanten technischen und/oder wirtschaftlichen Risiko verbunden.
- Die Vorhaben dürfen noch nicht begonnen worden sein.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation, über ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten und über die technische Grundausstattung zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen.

Nicht zuwendungsberechtigt sind Antragsteller, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der EU-Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.

Bei den zu fördernden Vorhaben muss es sich um Verbundvorhaben handeln, an denen mindestens zwei Partner beteiligt sind, die arbeitsteilig und interdisziplinär eine Problemstellung bearbeiten. Im Rahmen der Verbundvorhaben werden relevante und technologisch aktuelle Themen der Forschung und Entwicklung aufgegriffen.

Durch die Verbundstruktur wird der breite Technologie- und Erkenntnistransfer besonders hervorgehoben. Die Federführung eines Konsortiums soll bei einem Partner der gewerblichen Wirtschaft mit nachvollziehbarem Verwertungsinteresse am Projektergebnis liegen. Grundsätzlich soll das Projektergebnis durch einen technischen Demonstrator dargestellt bzw. nachgewiesen werden.



Die Mittelstandsförderung hat in der vorliegenden Bekanntmachung eine besonders hohe Priorität. Es wird daher eine Beteiligung (direkt oder indirekt über Unteraufträge) von KMU an den gesamten Fördermitteln des Verbunds von mindestens 30 % angestrebt. Gewerbliche Unternehmen haben im Rahmen der Antragstellung eine Anreizwirkung der Förderung nachzuweisen.

Es gilt der Grundsatz, dass Forschung und Entwicklung durch Eigenleistungen der geförderten Partner erbracht werden. Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger soll der Umfang aller Unteraufträge bzw. Fremdleistungen die Hälfte seiner eigenen Projektkosten nicht übersteigen.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte, vom BMWi vorgegebene Kriterien<sup>8</sup> nachgewiesen werden, indem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird.

Zuwendungsempfänger müssen sich bereit erklären, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über ihre Forschungsergebnisse zu berichten und diese zur Diskussion zu stellen.

Antragsteller müssen sich im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie müssen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit in erster Linie eine EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis dieser Recherche ist im Förderantrag mitzuteilen.

## **5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**

### **5.1 Zuwendungsart**

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss (Projektförderung) in Form einer Anteils- oder Vollfinanzierung gewährt.

---

<sup>8</sup> Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter [https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy\\_formulare/download.php?datei=1\\_70](https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=1_70)

## 5.2 Bemessungsgrundlage, Förderquoten

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel – je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – bis zu 50 % anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung von allen, nicht öffentlich finanzierten oder unternehmerisch tätigen Antragstellern – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt<sup>9</sup>.

Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 AGVO. Die AGVO lässt für KMU differenzierte Aufschläge zu, die gegebenenfalls zu einer höheren Förderquote führen können.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen, projektbezogenen Kosten).

Wenn Wissenschaftseinrichtungen im Verbund mitwirken, sollen diese möglichst im Unterauftrag von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft eingebunden werden. Sofern dennoch einem Antrag einer Hochschule oder außeruniversitären Forschungseinrichtung auf Zuwendung in Höhe von über 85 % der Bemessungsgrundlage stattgegeben wird, so gilt folgende Regelung:

Das 75 % der Bemessungsgrundlage übersteigende Fördervolumen wird auf alle gewerblichen Projektpartner entsprechend der Anteile an ihrer Gesamtförderung umgelegt und verringert entsprechend das eigene Fördervolumen.

Die Laufzeit der Verbundprojekte soll im Regelfall drei Jahre nicht überschreiten.

Das BMWi beabsichtigt – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln – für diese Fördermaßnahme insgesamt bis zu 30 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

---

<sup>9</sup> Siehe Förderrichtlinie; vgl. Fußnote 2

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF<sup>10</sup> an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF 98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF 98), die auch durch das BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

Bei den Zuwendungen kann es sich um Subventionen im Sinne des § 1 Absatz 1 des Subventionsgesetzes in Verbindung mit § 264 des Strafgesetzbuches handeln. Vor der Bewilligung der förmlichen Förderanträge (vgl. Nummer 7.2.2 dieser Bekanntmachung) werden den Antragstellern daher gegebenenfalls die subventionserheblichen Tatsachen gesondert mitgeteilt.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation auf Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zum volkswirtschaftlichen Beitrag des Projekts sowie zu weiteren, vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inkl. Zeithorizont enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

---

<sup>10</sup> BMBF = Bundesministerium für Bildung und Forschung

## 7 Verfahren

### 7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi den folgenden Projektträger beauftragt:

TÜV Rheinland Consulting GmbH

Projektträger Bodengebundene Verkehrstechnologien für das BMWi

Am Grauen Stein

51105 Köln

Ansprechpartner beim Projektträger sind für fachliche Belange

- Herr Marcel Vierkötter  
Telefon: 02 21/8 06-41 10  
Telefax: 02 21/8 06-34 96  
E-Mail: [Marcel.Vierkoetter@de.tuv.com](mailto:Marcel.Vierkoetter@de.tuv.com)

Ansprechpartner beim Projektträger ist für administrative Belange

- Herr Odin Rank  
Telefon: 02 21/8 06-41 59  
Telefax: 02 21/8 06-34 96  
E-Mail: [Odin.Rank@de.tuv.com](mailto:Odin.Rank@de.tuv.com)

Hinweise zu Vordrucken, Förderanträgen, Merkblättern und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

<http://www.tuvpt.de/index.php?id=foerderung00100000> abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur Einreichung von Projektskizzen sowie ggf. den späteren förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy-online“ zu nutzen:

<https://foerderportal.bund.de/easyonline>

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort „Bekanntmachung Das digitale Nutzfahrzeug“ im Betreff.

### 7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

### 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger Bodengebundene Verkehrstechnologien

**bis spätestens 27. Oktober 2017**

Projektskizzen elektronisch über das Internetportal „easy-online“ von maximal dreizehn Seiten (inklusive Deckblatt) und in schriftlicher Form auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten sind die Skizzen vom vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den Projektpartnern vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen werden aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt.

Die Projektskizzen sind entsprechend folgender Gliederung aufzubauen:

Deckblatt (1-seitig)

- Stichwort, evtl. Akronym (maximal 15 Zeichen)
- Langfassung der Projektbezeichnung (maximal 250 Zeichen)  
Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
- Aufzählung der beteiligten Partner, Konsortium
- Kurzbeschreibung des Projektansatzes (maximal 1 200 Zeichen)
- Gegebenenfalls Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum/Firmenstempel/Unterschrift (Federführer)

Beschreibung der Projektidee (maximal 14 Seiten!); mindestens Schriftgröße 10 pt

#### 1. Problembeschreibung

- Problemdarstellung und Bewertung
- Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE-Programms

#### 2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes

- praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation
- Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten

- Potenzial des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem und Darstellung des Ausgangs- und des zu erreichenden Technologiereifegrads (Technology Readiness Level [TRL])
- Abschätzung der Kosten/Nutzen-Aspekte

### 3. Grobes Projektkonzept

- Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
- Beiträge der einzelnen Partner

### 4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes

- Wirtschaftliche und wissenschaftliche Verwertungsperspektive
- Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
- Einführungs- und Diffusionsstrategien
- Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen

### 5. Eigenevaluation

- Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
- Quantifizierung der Vorhabenziele
- Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen

### 6. Potenziale der Kooperationspartner

- Stellung des Federführers
- Expertise der Partner (kurz), glaubhafte und nachvollziehbare Aussage zu KMU-Beteiligung (direkt, indirekt – angestrebt werden 30 %)

### 7. Laufzeit und Finanzierungskonzept

### 8. Aufteilung auf die Partner

### 9. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf Förderung abgeleitet werden.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz

- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik; Differenzierung zu anderweitigen Förderaktivitäten
- Erhöhung und Erreichung des Technologiereifegrads (TRL) der Kerninnovation
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Qualifikation der Antragsteller und KMU-Beteiligung
- Darstellung der mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen technischen oder wirtschaftlichen Risiken
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte (z. B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse)
- Anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse und Funktionalitätsnachweis
- Notwendigkeit der Zuwendung unter Berücksichtigung der Anreizwirkung
- Verwertungskonzept
- Plausibilität des Konzepts der Eigenevaluation.

Mit der Vorlage der Projektskizze erklären sich die Skizzeneinreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden. Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

#### 7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag inklusive einer Vorhabenbeschreibung und der Beschreibung der Arbeitspakete vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern,

stehen die Förderanträge im Wettbewerb zueinander. Unter Anwendung der oben genannten Kriterien erfolgt eine Prioritätensetzung, gegebenenfalls unter Einbeziehung externer Gutachter.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung, für den Nachweis und die Prüfung von deren Verwendung, für die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids sowie für die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Förderbekanntmachung Abweichungen zugelassen sind.

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

Berlin, den 26. Juni 2017

Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag  
Ernst Stöckl-Pukall