

**Bundesministerium**  
**für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
**Förderrichtlinie**  
**„Automatisiertes und vernetztes Fahren“**  
**Stand: 30. August 2017**

## **Vorbemerkung**

Im Ergebnis des Nationalen Forums Diesel am 2. August 2017 soll zur Unterstützung der Kommunen bei der längerfristigen Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität ein „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ aufgelegt werden. Das Ziel lautet, für die im Sinne der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa, von besonders hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffenen Regionen einen individuellen Masterplan („green-city Plan“) zu entwickeln und mit Digitalisierung, Intelligenten Verkehrssystemen, intermodalen Mobilitätslösungen sowie mit zunehmender Automatisierung und Vernetzung im Individual- und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) umzusetzen.

Für die Erstellung der Masterpläne können die Regionen im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ aus dem Forschungsprogramm zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr<sup>1</sup> (Forschungsprogramm) Zuwendungen erhalten. Zu diesem Zwecke wurde die Förderrichtlinie geändert bzw. ergänzt und neu veröffentlicht.

## **1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

### **1.1 Zuwendungszweck**

Automatisiertes und vernetztes Fahren ist eine Zukunftstechnologie an der Schnittstelle von Mobilität und digitaler Wirtschaft. Der Einzug neuer Technologien und Kommunikationssysteme in moderne Fahrzeuge führt zu einer Vernetzung, die neue Möglichkeiten eröffnet sowie die Mobilität im motorisierten Individualverkehr, im Güterverkehr und im ÖPNV neu definiert. Das automatisierte und vernetzte Fahren ist eine Mobilitätsrevolution, die enorme Potenziale für den Straßenverkehr des 21. Jahrhunderts birgt. Diese bestehen insbesondere in einer Steigerung der Verkehrssicherheit, der Verbrauchs- und Emissionsreduzierung, einer mittelfristigen Verbesserung der Verkehrseffizi-

---

<sup>1</sup> Das Forschungsprogramm kann unter der Internetadresse [www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm](http://www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm) abgerufen werden.

enz und der nachhaltigen Stärkung des Wirtschafts- und Innovationsstandorts Deutschland. Um diese Potenziale zu erschließen, hat die Bundesregierung im September 2015 die „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“ (Strategie AVF) beschlossen, die sie nun konsequent unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) umsetzt. Das BMVI hat im Juli 2016 ein auf fünf Jahre angelegtes Forschungsprogramm veröffentlicht. Mit dem Programm sollen technologische, verkehrs- und gesellschaftspolitische Fragen untersucht werden. Die vorliegende Förderrichtlinie ist Bestandteil des Forschungsprogramms und verfolgt das Ziel, innovative Lösungen im Kontext der Strategie gezielt zu fördern, um die Einführung automatisierter Fahrfunktionen und vernetzter Verkehrssysteme in Deutschland zu unterstützen.

Projekte, die im Rahmen dieser Förderrichtlinie gefördert werden, sollen einen erheblichen Erkenntnisgewinn liefern, wie sich diese in das bestehende Verkehrssystem integrieren lassen bzw. diese das Verkehrssystem mit Blick auf die Potenziale der Strategie AVF weiterentwickeln können, wie die Funktionssicherheit über die gesamte Fahrzeulebensdauer sichergestellt werden kann und welche Faktoren zu einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz beitragen können.

## 1.2 Rechtsgrundlage

Das BMVI gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) Zuwendungen für Vorhaben von Unternehmen, Unternehmenskonsortien, Gebietskörperschaften und Forschungseinrichtungen mit Bezug zum automatisierten und vernetzten Fahren.

Weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist Artikel 25 der 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). 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 (AEUV) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe

bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrug nicht überschritten.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500.000 Euro veröffentlicht werden, Artikel 9 AGVO.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann zu keinem Zeitpunkt auf eine künftige Förderung geschlossen werden.

## **2 Gegenstand der Förderung**

Gegenstand der Förderung sind Vorhaben, die Fragestellungen in Zusammenhang mit höheren, über die Teilautomatisierung hinausgehenden Fahrfunktionen sowie die Vernetzung und Kommunikation zwischen den verschiedenartigen Verkehrsteilnehmern und auch mit der Infrastruktur betrachten.

Den inhaltlichen Rahmen der zu fördernden Vorhaben bilden die durch das „Forschungsprogramm zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr“ benannten Schwerpunkte:

- Zusammenwirken von Fahrer und Fahrzeug
- Organisation des Straßenverkehrs
- Kooperation und Vernetzung
- Gesellschaftliche Aspekte.

Im Schwerpunkt Mensch und Maschine steht das Thema der Interaktion und die Interdependenzen zwischen Technik und Nutzer im Fokus. Die Gestaltung von Interaktionskonzepten und Schnittstellen sowie die Ableitung von Regeln sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Weiterhin ist der Einfluss des automatisierten Fahrens auf den Zustand und das Befinden des Fahrenden zu untersuchen. Es sind Verfahren und Bewertungsmethoden, insbesondere im Zusammenhang mit verschiedenen Beschäftigungszuständen zu entwickeln, die der Aufrechterhaltung der je nach Automatisierungsgrad notwendigen Fahreraufmerksamkeit und der Erfassung der Übernahmebereitschaft des Fahrers dienen. Darüber hinaus sollen Fragen zum Kompetenzerhalt und zur Kompetenzerwei-

terung der erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten zum selbstbestimmten sowie automatisierten Fahren adressiert werden.

Im Schwerpunkt Organisation des Straßenverkehrs sollen neuartige Mobilitätskonzepte entwickelt und Fragen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems beantwortet werden. Lösungen zur Integration des vernetzten und automatisierten Fahrzeugs in das Verkehrsgeschehen, insbesondere hinsichtlich eines Mischverkehrs mit konventionell gesteuerten Fahrzeugen und den verschiedenartigen Verkehrsteilnehmern, sind von großer Relevanz.

Im Schwerpunkt Kooperation und Vernetzung sind vor allem Fragen einer kontinuierlichen Überwachung der Fahrfunktionen, der Sicherheit technischer Systeme sowie der Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern in einem Verkehrssystem zu untersuchen.

Im Schwerpunkt Gesellschaftliche Aspekte sind insbesondere die Wirkungen des vernetzten und automatisierten Fahrens in den Bereichen Umwelt, Sicherheit, Verkehr und gesellschaftliche Akzeptanz im Mittelpunkt der Forschungsaktivitäten zu sehen. Insbesondere sind Fragestellungen zu den Nutzererwartungen, zum Nutzen, den Risiken und zur Akzeptanz zu adressieren.

Mit Blick auf die Forschungsschwerpunkte Organisation des Straßenverkehrs, Kooperation und Vernetzung sowie gesellschaftliche Aspekte sollen – in einem Sonderprogramm – umfassende Masterpläne für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität entwickelt werden. Gefördert wird die Erarbeitung derartiger Masterpläne für Regionen, die im Sinne der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa, von besonders hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffenen sind. Dabei sollen die Digitalisierung des Verkehrssystems unter umfassender Nutzung von Umwelt- und Mobilitätsdaten (einschließlich Verkehrsdaten), die Vernetzung der Verkehrsträger, die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und des nichtmotorisierten Verkehrs, effiziente Logistikkonzepte und der bedarfsorientierte Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im Straßen- und Schienenverkehr einfließen.

Die zu fördernden Vorhaben sollten im Vergleich zu bereits vorhandenem Wissen und Lösungen einen deutlichen Fortschritt liefern. Zudem muss erkennbar sein, dass sie aufgrund hoher technischer und/oder wirtschaftlicher Risiken ohne öffentliche Förderung vom Zuwendungsempfänger nicht umgesetzt werden könnten. Es wird eine erhöhte Vernetzung zwischen Unternehmen der Privatwirtschaft und Forschungseinrichtungen (Verbundforschung) angestrebt.

### **3 Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte in Deutschland. Der Begriff des Unternehmens richtet sich nach Artikel 1 des Anhang I der AGVO. Alle Einheiten, die rechtlich oder de facto von ein und derselben Einheit kontrolliert werden, sind als ein einziges Unternehmen anzusehen.

Darüber hinaus sind Gebietskörperschaften und Forschungseinrichtungen (Hochschulen und außer-universitäre Forschungseinrichtungen) antragsberechtigt. Rechtlich unselbstständige Bundesbehörden und -einrichtungen mit Forschungs- und Entwicklungsaufgaben dürfen in Kooperation mit Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, mit Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen unmittelbar als Antragsteller auftreten.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden, Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a und b AGVO. Ebenfalls von einer Förderung ausgeschlossen sind gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO Unternehmen in Schwierigkeiten.

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 betreffen.

### **4 Zuwendungsvoraussetzungen**

Förderfähig sind ausschließlich Vorhaben, die in Deutschland und mit dem Fokus automatisiertes und vernetztes Fahren im Sinne des in Nummer 2 genannten Gegenstands der Förderung durchgeführt werden.

Es können nur solche Vorhaben gefördert werden, bei denen ein erhebliches Bundesinteresse besteht, das ohne Zuwendung nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann (§ 23 BHO).

Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass die zu fördernden Vorhaben einen hohen Innovationsgrad aufweisen und mit einem hohen technischen und/oder wirtschaftlichen Risiko einhergehen.

Förderfähig sind nur Vorhaben, mit denen vor Antragstellung auf Förderung noch nicht begonnen worden ist. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

Für die Durchführung von Vorhaben nach Nummer 2 dieser Förderrichtlinie können die Antragsteller Verbünde aus verschiedenen Partnern bilden. Die Verbundpartner müssen ihre Rechte und Pflichten, die sich aus dem Vorhaben ergeben, in einem Kooperationsvertrag regeln. Die Bedingungen eines Kooperationsvorhabens, insbesondere hinsichtlich der Beiträge zu seinen Kosten, der Teilung der Risiken und Ergebnisse, der Verbreitung der Ergebnisse, des Zugangs zu Rechten des geistigen Eigentums und der Regeln für deren Zuweisung müssen vor Beginn des Vorhabens festgelegt werden.

In dem Vertrag ist insbesondere zu vereinbaren, dass im Fall eines Ausscheidens eines Verbundpartners seine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse aus dem Vorhaben den übrigen Verbundpartnern unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Eines der Mitglieder des Verbunds ist für die Koordinierung des Verbunds verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustauschs zwischen den Verbundpartnern und Koordinierung der Zusammenarbeit, die Berichtsvorbereitung und -integration und sonstige Koordinationsaufgaben, wie Klärung relevanter Fragen mit dem Zuwendungsgeber und die Bemühung um Ausgleich zwischen den Verbundpartnern bei Meinungsverschiedenheiten im Rahmen des Kooperationsvertrags. Darüber hinaus muss es dafür Sorge tragen, dass dem Zuwendungsgeber in zu vereinbarenden regelmäßigen Abständen Zwischenberichte vorgelegt werden.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen. Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und dies entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Die Zuwendungsempfänger müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Vorhaben beschriebenen Aufgaben notwendige Qualifikationen und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens besitzen und belegen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen.

Forschung und Entwicklung soll durch Eigenleistung der geförderten Partner erbracht werden. Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger soll der Umfang aller Unteraufträge bzw. Fremdleistungen die Hälfte seiner eigenen Kosten nicht übersteigen.

Bezüge zu anderen Förderbereichen oder früheren Fördermaßnahmen des Bundes, der Länder oder der EU und deren Bedeutung für den geplanten Forschungsansatz sind anzugeben. Bisherige und geplante entsprechende Aktivitäten sind zu dokumentieren. Antragsteller sollten sich - auch im eigenen Interesse - im Vorfeld des Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen soll in der Projektskizze kurz dargestellt werden.

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

### 5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

### 5.2 Finanzierungsart, Finanzierungsform

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteilsfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

### 5.3 Bemessungsgrundlage

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind entsprechend Artikel 25 Absatz 3 AGVO die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten.

Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 AGVO. Für Unternehmen, die der Definition für kleine und mittlere Unternehmen der AGVO entsprechen, kann im Einzelfall eine höhere Zuwendung nach Artikel 25 Absatz 6 Buchstabe a gewährt werden. Darüber hinaus kann für Verbundprojekte, die die Bedingungen von Artikel 25 Absatz 6 Buchstabe b Ziffer i AGVO erfüllen, ebenfalls die Förderquote erhöht werden.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren, der Fraunhofer-Gesellschaft sowie gegebenenfalls sonstiger Forschungseinrichtungen die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die individuell bis zu 100 % gefördert werden können.

Sofern die Förderung von Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung im Sinne von Nr. 1.3. ee) des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (2014/C 198/01)) zugutekommt und deren Vorhaben nichtwirtschaftliche Tätigkeiten gemäß Nr. 2.1.1 des Rahmens betrifft, kann eine individuelle Förderquote bis zu 100% gewährt werden. Die Erfüllung der Kriterien ist im Antrag ausführlich darzustellen.

Für die Erstellung von wissenschaftlichen Studien sind die zuwendungsfähigen Ausgaben auf 200.000,- € (maximaler Förderanteil 100.000,- €) begrenzt.

Geförderte Vorhaben müssen spätestens am 30. Juni 2020 abgeschlossen werden.

## **6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kosten- bzw. Ausgabenbasis werden

- a) für Unternehmen und Verbände die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) bzw.
- b) für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sowie
- c) für Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk),

die auch durch das BMVI für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie angewendet werden.

Der Zuwendungsgeber ist gemäß §7 Absatz 2 BHO verpflichtet, die Fördermaßnahme zu evaluieren. Die Zuwendungsempfänger sind zur Zusammenarbeit verpflichtet. Mit Abgabe der Projektskizze (siehe Nummer 7) erklären sie sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Evaluation des Förderprogramms benötigten Daten bereitzustellen, sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt. Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation beizufügen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden können.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller über die sub-



ventionserheblichen Tatsachen belehrt und über die strafrechtlichen Konsequenzen eines Subventionsbetrugs aufgeklärt.

## 7 Verfahren

### 7.1 Allgemeines

Die Förderrichtlinie wird durch das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat DG 24

„Intelligente Verkehrssysteme und Automatisiertes Fahren“ im

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

umgesetzt.

Für die Betreuung der Fördermaßnahme hat das BMVI als Projektträger die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH beauftragt.

Weitere Informationen können unter der Internetadresse [www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm](http://www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm) abgerufen werden.

Zur Erstellung von Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy-Online“ zu nutzen:

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

### 7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist als zweistufiger Prozess angelegt, bestehend aus Projektskizze und - nach Aufforderung - förmlichem Förderantrag. Gefördert werden Projekte, die bis spätestens 30. Juni 2020 abgeschlossen sind.

Interessenten werden gebeten, ihre Projektskizzen auf Basis dieser Förderrichtlinie beim Projektträger des BMVI unter folgendem Link elektronisch einzureichen: <https://www.vdivde-it.de/ptavf>.

Für Anfragen und die Zusendung aller Projektskizzen steht Ihnen folgender Ansprechpartner zur Verfügung:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH  
Projektträger AVF-Förderprogramm des BMVI  
Bereich Zukunftstechnologien und Europa  
Steinplatz 1  
10623 Berlin  
Oliver Buhl  
Telefon: 0 30/31 00 78-5 34  
E-Mail: ptavf@vdivde-it.de

Ob für ein Vorhaben Fördermittel bereitgestellt werden, entscheidet sich nach dem folgenden Verfahren.

#### 7.2.1 Erste Stufe: Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Stufe sind dem Projektträger über den Link <https://www.vdivde-it.de/ptavf> Projektskizzen von maximal 15 Seiten in elektronischer Fassung einzureichen. Auf dieser Grundlage findet eine Bewertung der Förderaussichten statt. Projektskizzen konnten bis zum ersten Stichtag 28. Februar 2017 bzw. zum zweiten Stichtag 30. Juni 2017 eingereicht werden. Für das Sonderprogramm (Entwicklung Masterpläne) wird ein Termin zur Einreichung der Skizzen auf der Internetseite <http://www.bmvi.de> veröffentlicht. Verspätet eingehende Skizzen werden nicht mehr berücksichtigt.

Projektskizzen müssen in deutscher Sprache eingereicht werden. Durch die Projektbeschreibung müssen die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für eine Förderung nachgewiesen werden.

Bei Verbundvorhaben sind die Projektskizzen vom vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den übrigen Projektpartnern vorzulegen.

Für die Projektskizze ist die folgende Gliederung zu verwenden – es steht den Antragstellern frei, unter Berücksichtigung des genannten Maximalumfangs einer Projektskizze weitere Punkte anzufügen, die ihrer Auffassung nach für eine Beurteilung ihres Vorschlags von Bedeutung sind:

- Zusammenfassung des Projektvorschlags („Management Summary“),
- Gesamtziel des Vorhabens

- Beschreibung des Vorhabens unter Berücksichtigung der unten aufgeführten Bewertungsaspekte (Kriterien), z. B. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes relativ zum Stand von Wissenschaft und Technik sowie Nutzen
- Arbeits- und Zeitplanung mit kalkulierten Aufwänden pro Arbeitspaket
- bisherige eigene Arbeiten, Patentlage
- Kurzdarstellung des Projektkonsortiums, der Rollenverteilung und Kompetenzen der Projektpartner
- Verwertungskonzept (wissenschaftliche und wirtschaftliche Verwertungsperspektive bzw. Ergebnisverwertung)
- Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
- Finanzierungsplan: Grobes finanzielles Mengengerüst mit tabellarischer Finanzierungsübersicht (Angabe von Kosten-/Ausgabenarten, Eigenmitteln/Drittmitteln und Personenmonaten)

Aus der Vorlage einer Projektskizze ist kein Anspruch auf Förderung ableitbar. Der Antragsteller hat keinen Anspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze und weiterer vorgelegter Unterlagen, die im Rahmen dieser Verfahrensstufe eingereicht wurden.

Die Bewertung der Vorhaben erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Projektziel und Bezug zum automatisierten und vernetzten Fahren gemäß der Strategie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ der Bundesregierung
- Beitrag zur Erreichung zu den in Nummer 1.1 beschriebenen Zielen und zum unter Nummer 2 formulierten Forschungsgegenstand.
- Neuheit (Innovationsgehalt) und Nutzen des vorgeschlagenen Lösungswegs relativ zum Stand von Wissenschaft und Technik
- Ausgewogenheit und Zusammensetzung des Konsortiums
- Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens (z. B. Übertragbarkeit der Ergebnisse)
- Kompatibilität in Bezug auf den Nutzen von anderen Marktteilnehmern und Endnutzern sowie Breitenwirksamkeit
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung/-organisation

für das Themenfeld „Automatisiertes Fahren“ bildet der durch den Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ identifizierte Forschungsbedarf<sup>2</sup> eine wesentliche Bewertungsgrundlage.

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Vorhaben aus. Das Ergebnis wird den Antragstellern schriftlich mitgeteilt. Bei einem Konsortium wird das Auswahlergebnis dem Koordinator des interessierten Verbunds schriftlich mitgeteilt.

### 7.2.2 Zweite Stufe: Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Antragsteller bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert, über das elektronische Antragsystem „easy-Online“ einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Inhaltliche oder förderrechtliche Auflagen sind in den förmlichen Förderanträgen zu beachten und umzusetzen. Bei Verbundvorhaben sind die Förderanträge der einzelnen Partner abgestimmt über den vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen. Aus der Aufforderung zur Antragstellung kann kein Förderanspruch abgeleitet werden.

### 7.3 Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren

Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines Zuwendungsbescheids. Dem Fördernehmer werden die bewilligten Fördermittel nach den für seine Abrechnungsart jeweils geltenden Allgemeinen Nebenbestimmungen gemäß Nummer 7 VV-BHO zu § 44 Absatz 1 BHO bereitgestellt.

Der Fördernehmer wird verpflichtet für die Auszahlung der Zuwendungsmittel am halbelektronischen Hybridverfahren „profi-Online“ teilzunehmen.

Über die gemäß den ANBest-P/ANBest-GK/ANBest-P-Kosten zu erfüllenden Pflichten hinaus kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen zur Erreichung des Zuwendungszwecks weitere Nachweise bzw. strengere Anforderungen als Auflage bzw. Nebenbestimmungen in den Zuwendungsbescheid aufnehmen.

---

<sup>2</sup> Bericht zum Forschungsbedarf Runder Tisch Automatisiertes Fahren – AG Forschung,

[http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?__blob=publicationFile)

#### 7.4 Verwendungsnachweisverfahren

Verwendungsnachweise sind für die Projektförderungen gemäß Nummer 10 VV-BHO zu § 44 Absatz 1 BHO zu erbringen.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

#### 7.5 Zu beachtende Vorschriften

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 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (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, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

### **8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie vom 14.12.2016 (BAnz AT 03.01.2017 B4) und tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie gilt bis zum 30. Juni 2020.

Berlin, den .8.2017

Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
Im Auftrag

Christine Greulich