



## Bundesministerium für Bildung und Forschung

### Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „MobilitätsWerkStadt 2025“

Vom 29. Januar 2019

#### 1 Förderziel und Zwecksetzung

##### 1.1 Förderziel und Verwendungszweck

Die Förderung systemischer, transdisziplinärer und umsetzungsorientierter Mobilitätsforschung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) soll Wege aufzeigen, wie das komplexe Mobilitätssystem nachhaltiger gestaltet werden kann. Ziel ist es, die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern, die Umwelt- und Lebensqualität insbesondere in Städten zu steigern sowie die Innovationsfähigkeit des deutschen Mobilitätssektors zu stärken.

Die BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ([www.fona.de/de/24127](http://www.fona.de/de/24127)) skizziert, wie mit Unterstützung der Forschung die nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme gelingen kann. Die Forschungsagenda ist die Grundlage und der strategische Rahmen für die Forschungsförderung sowie die innovationspolitische Begleitung des BMBF im Themenbereich systemische urbane Mobilität. Sie setzt auf eine systemische Perspektive, die die Chancen neuer Technologien im Kontext der Mobilitätsbedürfnisse und der spezifischen Gegebenheiten vor Ort betrachtet. Sie integriert die Ergebnisse partizipativer Konsultationsprozesse, in deren Rahmen zahlreiche Expertinnen/Experten aus Wissenschaft, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen eingebracht haben (Agenda-Prozess „Nachhaltige Mobilität“ in 2017, Agenda-Prozess der Sozial-ökologischen Forschung in 2017/2018).

Mobilität ist eine unverzichtbare Grundlage unserer ökonomischen, sozialen und kulturellen Aktivitäten. Die möglichst reibungslose Bewegung von Personen, Gütern und Ideen prägt gesellschaftliche Entwicklungen, ermöglicht Innovationen und ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor. Der daraus resultierende Verkehr ist jedoch für erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt verantwortlich: klimaschädigende Treibhausgasemissionen, lokale Schadstoffbelastungen, Lärm und Flächenverbrauch. Kommunen haben für die Gestaltung der Mobilität eine herausragende Verantwortung und stehen vor großen Herausforderungen. Insbesondere Bevölkerungsgruppen mit niedrigem sozioökonomischem Status sind betroffen. Durch die Wohnlage sind sie verstärkt Lärm und Schadstoffen ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Problemen führen. Sie sind in ihren Mobilitätszugängen eingeschränkt, haben geringere Chancen mobil zu sein.

Zudem stoßen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse schon heute aufgrund von fehlenden, überlasteten und/oder teils nicht ausreichend zugänglichen Infrastrukturen an Grenzen. Dies stellt insbesondere Städte vor große Herausforderungen.

Als Lösung für eine Mobilitätswende stehen bisher vor allem technologische Ansätze im Fokus, allen voran der Ausbau der Elektromobilität und das autonome Fahren, verbunden mit neuartigen Möglichkeiten für Mobilitätsdienste. Veränderungen hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität gelingen aber nur, wenn das Zusammenspiel von individuellen wie gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen und Verhaltensweisen und technologischer Entwicklung verstanden und bei der Stadt- und Infrastrukturplanung berücksichtigt wird. Aus diesem Grund verfolgt das BMBF das Ziel, durch FuE das Zusammenspiel von innovativen Technologien und individuellem Mobilitätsbedarf zu ergründen und somit neue und passgenaue Lösungen und Alternativen in urbanen Räumen sowie Stadt-Umland-Regionen zu entwickeln.



Nachhaltige urbane Mobilität minimiert ökologische Belastungen, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung und fördert die soziale Teilhabe. Nachhaltige urbane Mobilität wird Realität, wenn Kommunen (siehe Nummer 3 „Zuwendungsempfänger“) lokal passende Konzepte entwickeln und umsetzen.

Damit passgenaue Konzepte im Sinne einer nachhaltigen Mobilität lokal einsetzbar sind, fördert das BMBF FuE, die die Möglichkeiten neuer Technologien auf die Gestaltungsbedarfe vor Ort abstimmt und damit auf kommunaler Ebene den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen/Bürger anpasst. Es gilt, durch eine systemische Betrachtung auf der Basis von neuen Technologien, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen zu Nachhaltigkeitsinnovationen für die Mobilität von morgen nach zu kommen.

Die wettbewerbliche Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ richtet sich insbesondere an Städte, Stadtteile, Gemeinden, Landkreise und regionale Zusammenschlüsse von kommunalen Gebietskörperschaften (nachfolgend: Kommunen). Gemeinsam mit Bürgerinnen/Bürgern, Wissenschaftlerinnen/Wissenschaftlern, lokalen Akteuren der Zivilgesellschaft, Stiftungen, kommunalen Verkehrsunternehmen und -organisationen sowie weiteren Unternehmen sollen Konzepte und Strategien für eine nachhaltige Mobilität entwickelt und experimentell umgesetzt werden. In der ersten Phase können Kommunen wissenschaftliche Einrichtungen über einen FuE<sup>1</sup>-Auftrag einbinden. Ab der zweiten Phase sind Verbundprojekte mit Kommunen und Forschungsreinrichtungen sowie gegebenenfalls weiteren Institutionen vorgesehen.

Die Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist an den Zielen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet, die international in der Agenda 2030 und national in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie definiert sind.

Die vorliegende Fördermaßnahme ist Teil des Forschungsrahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ (FONA3, siehe [http://www.bmbf.de/pub/Rahmenprogramm\\_FONA.pdf](http://www.bmbf.de/pub/Rahmenprogramm_FONA.pdf)) des BMBF. Sie ergänzt die bisherige Förderung im Rahmen der „Sozial-ökologischen Forschung“ (SÖF). Die Fördermaßnahme trägt zur Umsetzung der FONA-Leitinitiative Zukunftsstadt und der Hightech-Strategie 2025 der Bundesregierung bei. Die systemische Perspektive der Forschungsagenda ergänzt die bereits vielfältigen Förderaktivitäten anderer Ressorts der Bundesregierung (u. a. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) und bringt diese zusammen. Die Förderaktivitäten sind ein Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung.

Im Rahmen der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ sind weitere Förderrichtlinien geplant, u. a. zur Unterstützung von Forschung für nachhaltige Mobilitätssysteme 2050 und zum Thema „Liefer- und Güterverkehr“.

Die Ergebnisse des geförderten Vorhabens dürfen nur in Deutschland oder dem EWR und der Schweiz genutzt werden.

## 1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV) sowie der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis (AZA)“ und/oder der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis (AZK)“ des BMBF. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Nach dieser Förderrichtlinie werden staatliche Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a und b (Grundlagenforschung und industrielle Forschung) der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-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, in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017, ABl. L 156 vom 20.6.2017, S. 1) gewährt. Die Förderung erfolgt unter Beachtung der in Kapitel I AGVO festgelegten Gemeinsamen Bestimmungen, insbesondere unter Berücksichtigung der in Artikel 2 der Verordnung aufgeführten Begriffsbestimmungen (vgl. hierzu die Anlage zu beihilferechtlichen Vorgaben für die Förderrichtlinie).

## 2 Gegenstand der Förderung

### 2.1 Ausrichtung der Förderung

Gefördert werden sollen FuE-Projekte, die innovative kommunale Mobilitätskonzepte entwickeln und erproben. Mit der Förderung sollen Fortschritte hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität erreicht, erprobte Lösungen und entsprechendes Umsetzungswissen geschaffen werden.

Die geförderten Projekte sollen zeigen,

- wie Verkehrsbewegungen nachhaltiger gestaltet und Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Verkehr erfüllt werden können, ohne dass dies mit Einschränkungen verbunden ist;
- wie technologische Neuerungen mit individuellen und gesellschaftlichen Erwartungen, ökologischen Anforderungen und wirtschaftlichen Interessen verknüpft und harmonisiert werden können;
- welche Formen der politischen, planerischen und technologischen Steuerung für die Umsetzung der Mobilitätskonzepte im realen Umfeld geeignet und praktikabel sind.

<sup>1</sup> FuE = Forschung und Entwicklung



## 2.2 Themen

Die partizipative und wissenschaftlich fundierte Entwicklung von integrierten, lokal passenden Mobilitätskonzepten steht im Vordergrund (Phase 1). Diese sollen mit einem experimentellen Setting (Reallabor, Experimentierraum) umgesetzt und evaluiert werden (Phase 2).

Folgende Themenbereiche und Forschungsbedarfe werden u. a. angesprochen und gelten als Orientierung:

- Identifikation geeigneter Prozesse der kommunalen Planung und Entscheidungsfindung unter Einbindung zentraler Stakeholder (u. a. Bürgerinnen und Bürger, lokale Wirtschaft, kommunale Verkehrsunternehmen);
- Analyse der Rolle neuer Mobilitätsdienstleistungsanbieter und -angebote und deren Integrationsmöglichkeit in den bestehenden ÖPNV;
- Identifikation von Barrieren und Erfolgsfaktoren für die Umsetzung und Steuerungswirkung integrierter kommunaler Mobilitätskonzepte;
- Analyse der Potenziale, Umsetzungsmöglichkeiten und (Datenschutz-)Risiken intelligenter und intermodaler vernetzter Verkehrsleitung und der (digitalen) Weiterentwicklung von Verkehrsinfrastrukturen, auch in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Akzeptanz neuer Technologien in der Mobilität;
- Identifikation von Anpassungsbedarfen übergeordneter Regelwerke und rechtlicher Rahmenbedingungen (u. a. durch Nutzung von Forschungsklauseln während der Projektlaufzeit, Notwendigkeit von Veränderungen des Ordnungsrahmens);
- Analyse von Wohn- und Arbeitsverhältnissen zur Identifikation und Entwicklung integrativer Ansätze;
- Sicherung der kommunalen Steuerungsfähigkeit (Governance) angesichts von Digitalisierung, privatwirtschaftlich getriebenen Sharing- und Mobilitätsangeboten;
- Betrachtung und Neugestaltung von urbaner Mobilität und öffentlichem Raum als zentralen Punkt für urbanes Lebensgefühl und Digitalisierung der Pooling- und Sharing-Angebote;
- Einbezug der internationalen Perspektive zum Lernen durch Vergleich mit und gute Beispiele aus anderen Ländern.

Die Forschungsarbeiten sollen dabei passfähig zur sozial-ökologischen Forschung sein, d. h. neben sozialen und ökonomischen Komponenten auch immer die Ökologie mit betrachten.

## 2.3 Phasenmodell

Insgesamt umfasst der Wettbewerb drei Phasen, mit denen für einen kleiner werdenden Kreis von Kommunen die Entwicklung, Erprobung und angepasste Verstetigung gefördert wird.

Phase 1: Konzepte und Strategien für eine nachhaltige Mobilität

Bis zu 50 Kommunen werden ausgewählt, für ihre Stadt, einen Stadtteil, die Gemeinde, den Landkreis oder eine Stadtregion (mehrere benachbarte Kommunen) ein ganzheitliches Konzept für nachhaltige Mobilität partizipativ mit den relevanten Stakeholdern und unter Beteiligung der Lokalpolitik zu entwickeln. Gefördert werden nachhaltige, zukunftsfähige Mobilitätskonzepte inklusive Handlungsempfehlungen, Umsetzungs- und Transferstrategien. Zur Transferstrategie gehört die Anbahnung einer Partnerschaft mit einer weiteren Kommune, die im Rahmen der folgenden Phasen bereit ist, das Konzept und/oder ausgewählte Maßnahmen auf ihre lokalen Gegebenheiten anzupassen und anzuwenden. Ausgangspunkt für die Konzeptentwicklung können auch bereits bestehende kommunale Konzepte sein, die aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Betrachtet werden Kommunen in verschiedenen Kategorien: große Großstadt (über 500 000 Einwohner), Großstadt (ab 100 000 bis 500 000 Einwohner), Mittelstadt (ab 20 000 bis 100 000 Einwohner) und Kleinstadt (ab 5 000 bis 20 000 Einwohner).

Phase 2: Planung, Umsetzung und Erprobung der Mobilitätskonzepte

Für die zweite Phase werden ca. 15 Kommunen auf Basis ihrer in der ersten Phase entwickelten Konzepte – mit Partnern zur Durchführung eines Verbundprojekts – ausgewählt. In dieser Phase sollen zentrale Elemente des Konzepts wissenschaftlich begleitet, umgesetzt und erprobt werden. Gefordert hierfür ist ein experimentelles Setting (z. B. Reallabor) innerhalb dessen Veränderungen in der realen Umwelt durchgeführt und evaluiert werden. Sofern sinnvoll sollen dabei Experimentierklauseln relevanter Gesetze und Verordnungen genutzt werden. Um die Generalisierbarkeit und Wirkung zu erhöhen, soll eine Partnerkommune einbezogen werden, die (Teil-)Aspekte lokal anpasst und übernimmt. Die Förderung dieser Phase ist auf drei Jahre angelegt.

Phase 3: Transfer und Anpassung der Mobilitätskonzepte

Die dritte Phase widmet sich dem Transfer und der Verstetigung der in der zweiten Phase erlangten Ergebnisse und Erkenntnisse. Die erprobten Maßnahmen sollen angepasst und weiterentwickelt werden sowie für andere (z. B. benachbarte) Kommunen aufbereitet und erweitert werden. Dafür werden ausgewählte Kommunen der zweiten Phase zur Förderung empfohlen. Die Förderung dieser Phase ist auf zwei Jahre angelegt.

## 2.4 Angestrebte Wirkung

Die Forschungsergebnisse sollen Kommunen und weitere Akteure auf kommunaler Ebene befähigen, integrierte, lokal passende Konzepte zu entwickeln, um eine nachhaltige urbane Mobilität zu fördern, Lösungen zu erproben und Umsetzungswissen zu generieren.

---



Zur förderpolitischen Bewertung des Fortschritts und Erfolgs der Fördermaßnahme werden die folgenden Kriterien herangezogen:

- Nachhaltige städtische Mobilität
  - verbesserter Zugang zu Mobilität (insbesondere für ökonomisch schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen);
  - verbesserte Bewertung der städtischen Mobilität (u. a. in Bezug auf Sicherheit, Verlässlichkeit, Komfort) durch die Bürgerinnen/Bürger;
  - positive Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort Stadt,
  - Reduzierung des motorisierten Verkehrs;
  - Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen;
  - Reduzierung des Ressourcenverbrauchs (insbesondere Flächeninanspruchnahme).
- Sozio-technische Innovationen
  - Demonstration der erfolgreichen Verknüpfung von Technologien mit gesellschaftlichen und individuellen Anforderungen, z. B. durch (erprobende) Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten und deren Evaluation;
  - Publikation von Erkenntnissen zur Entwicklung und Umsetzung sozio-technischer Mobilitätsinnovationen in Kommunen.
- Politische und planerische Verfahren und Rahmenbedingungen
  - (Weiter-) Entwicklung und erfolgreiche Durchführung von Kommunikations- und Partizipationsformaten zur Beteiligung und Aktivierung der verschiedenen Akteure vor Ort;
  - (Weiter-) Entwicklung und erfolgreiche Anwendung von Verfahren und Instrumenten der kommunalen Steuerung und Planung.
- Praxistauglichkeit und gesellschaftliche Aktivierung:
  - Befassung von kommunalen und regionalen Gremien mit den Ergebnissen;
  - Verwendung der Ergebnisse für die Entwicklung von kommunalen und regionalen Mobilitätskonzepten und Mobilitätsdienstleistungen;
  - Berichterstattung in regionalen Medien über das Projekt;
  - Beteiligung von relevanten Stakeholdern und von Bürgerinnen/Bürgern an projektbezogenen Veranstaltungen und Aktivitäten.

Die angestrebten Beiträge der einzelnen Projekte sind in den Skizzen und Anträgen zu beschreiben. Dargestellt werden soll, wie die Forschungsergebnisse in das Handeln von relevanten Praxisakteuren einfließen sollen und mit welchen konkreten, möglichst messbaren Indikatoren die Projektwirkung nachvollzogen werden kann.

### 3 Zuwendungsempfänger

Für die erste Phase sind ausschließlich Kommunen (Städte, kreisfreie Städte, Landkreise, Gemeinden, kreisangehörige Kommunen, Zusammenschlüsse kommunaler Gebietskörperschaften) sowie kommunale und andere öffentliche Unternehmen (insbesondere Verkehrsbetriebe und Nahverkehrsorganisationen) der Bundesrepublik Deutschland antragsberechtigt. Räumliche Geltungsbereiche müssen Gemeindegebiete, Stadtteile, Städte oder Gebiete kooperierender Kommunen sein.

Zum Zeitpunkt der Auszahlung einer gewährten Zuwendung wird das Vorhandensein einer Betriebsstätte oder Niederlassung (Unternehmen) bzw. einer sonstigen Einrichtung, die der Tätigkeit des Zuwendungsempfängers dient (Hochschule, Forschungseinrichtung, kleinen und mittleren Unternehmen [KMU], gesellschaftliche Organisationen) in Deutschland verlangt.

Ab der zweiten Phase sind zusätzlich antragsberechtigt:

- Hochschulen,
- außeruniversitäre Forschungseinrichtungen,
- Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, insbesondere KMU, und
- gesellschaftliche Organisationen, wie z. B. Stiftungen, Vereine und Verbände.

Zum Zeitpunkt der Auszahlung einer gewährten Zuwendung an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft wird das Vorhandensein einer Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland verlangt. KMU im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen der KMU-Definition der EU erfüllen (vgl. Anhang I der AGVO bzw. Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der KMU, bekannt gegeben unter Aktenzeichen K (2003) 1422 (2003/361/EG)): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003H0361&from=DE>.

Der Zuwendungsempfänger erklärt gegenüber der Bewilligungsbehörde seine Einstufung gemäß Anhang I der AGVO bzw. KMU-Empfehlung der Kommission im Rahmen des schriftlichen Antrags.



Forschungseinrichtungen, die von Bund und/oder Ländern grundfinanziert werden, kann neben ihrer institutionellen Förderung nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbedingten Ausgaben beziehungsweise Kosten bewilligt werden.

Zu den Bedingungen, wann eine staatliche Beihilfe vorliegt/nicht vorliegt, und in welchem Umfang beihilfefrei gefördert werden kann, siehe Mitteilung der Kommission zum Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von FuEul<sup>2</sup> vom 27. Juni 2014 (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 1); insbesondere Abschnitt 2.

#### 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Ab der zweiten Phase werden in der Regel Verbundprojekte gefördert, in denen Kommunen mit Hochschulen oder außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie gegebenenfalls weiteren Institutionen aus Zivilgesellschaft und/oder Wirtschaft zusammenarbeiten. Innerhalb des Verbunds ist gefordert, dass Kommunen oder kommunale Einrichtungen (z. B. öffentliche Verkehrsunternehmen oder -organisationen mit kommunaler/regionaler Ausrichtung) die Verbundkoordination übernehmen. Die Antragstellenden müssen bereit sein, übergreifende Problemlösungen im Rahmen eines regionalen Verbundprojekts arbeitsteilig und partnerschaftlich zu erarbeiten. Zum Erreichen des Projektziels soll die bestmögliche Zusammensetzung des Verbunds gewählt werden.

Die Partner eines Verbundprojekts regeln ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung. Verbundpartner, die Forschungseinrichtungen im Sinne von Artikel 2 (Nummer 83) AGVO sind, stellen sicher, dass im Rahmen des Verbunds keine indirekten (mittelbaren) Beihilfen an Unternehmen fließen. Dazu sind die Bestimmungen von Nummer 2.2 der Mitteilung der Kommission zum Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von FuEul (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 1) zu beachten. Vor der Förderentscheidung über ein Verbundprojekt muss eine grundsätzliche Übereinkunft über weitere vom BMBF vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden (vgl. BMBF-Vordruck Nr. 0110)<sup>3</sup>.

Antragstellende haben – auch im eigenen Interesse – verfügbare Fördermittel aus dem Forschungsrahmenprogramm der EU (<http://www.horizont2020.de/>) in Anspruch zu nehmen. In geeigneten Fällen sind dazu möglichst vor dem Antrag auf Bundeszuwendung gegebenenfalls die Fördermittel bei der EU-Kommission zu beantragen. Dies ist mit dem Antrag auf Bundeszuwendung (z. B. im Begleitschreiben oder mit den Erläuterungen zum Finanzierungsplan) entsprechend darzustellen.

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

##### 5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung gewährt.

##### 5.2 Finanzierungsart

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und für Vorhaben von Forschungseinrichtungen, die in den Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeiten fallen, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten. In der Regel können diese – je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – unter Berücksichtigung der beihilferechtlichen Vorgaben (siehe Anlage) bis zu 50 % anteilfinanziert werden. Nach BMBF-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

Bemessungsgrundlage für Kommunen sind in der Regel die zuwendungsfähigen Ausgaben zur Durchführung des FuE-Projekts. Die Finanzierung von kommunalen Pflichtaufgaben ist ausgeschlossen. Eine Eigenbeteiligung der kommunalen Antragsteller für die Phasen 1 und 2 ist erwünscht, aber keine notwendige Voraussetzung für eine Förderung. Insbesondere sollten in der Phase 2 Umsetzungsschritte mit kommunalen Ressourcen unterstützt werden. In der Phase 3 kann Kommunen eine Förderquote von bis zu 90 % gewährt werden, eine Eigenbeteiligung in Höhe von mindestens 10 % ist Voraussetzung für die Förderung.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen, die nicht in den Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeiten<sup>4</sup> fallen, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die unter Berücksichtigung der beihilferechtlichen Vorgaben individuell bis zu 100 % gefördert werden können.

Bei nichtwirtschaftlichen Forschungsvorhaben an Hochschulen und Universitätskliniken wird zusätzlich zu den zuwendungsfähigen Ausgaben eine Projektpauschale in Höhe von 20 % gewährt.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss die AGVO berücksichtigen (siehe Anlage).

##### 5.3 Finanzierungsform

Die Zuwendungen können für einen Zeitraum von in der Regel bis zu einem Jahr im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden (Phase 1). Für die Phase 2 (in der Regel bis zu drei Jahre) sowie Phase 3 können Anschlusszuwendungen sowie Zuwendungen für zusätzliche Verbundpartner gewährt werden.

<sup>2</sup> FuEul = Forschung, Entwicklung und Innovation

<sup>3</sup> [https://foerderportal.bund.de/easy/easy\\_index.php?auswahl=easy\\_formulare](https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare), Bereich BMBF Allgemeine Vordrucke und Vorlagen für Berichte.

<sup>4</sup> Zur Definition der wirtschaftlichen Tätigkeit vgl. Randnummer 17 des FuEul-Unionsrahmens.



## 5.4 Zuwendungsfähige Ausgaben/Kosten

Personalausgaben sind nur zuwendungsfähig, soweit sie nicht bereits durch Dritte aus öffentlichen Haushalten gedeckt sind. Das bedeutet für Kommunen, dass grundsätzlich zusätzliches Personal für das Projekt einzustellen ist bzw. wenn bestehendes Personal im Projekt tätig werden soll, für den bisherigen Aufgabenbereich des Projektmitarbeiters eine Ersatzkraft einzustellen ist.

### Phase 1

Zur Umsetzung der ersten Phase können Kommunen mit bis zu 100 000 Euro gefördert werden. Anträge sind auf Grundlage der Richtlinien für Zuwendungen auf Ausgabenbasis (AZA) zu erstellen.

Für die Phase 1 werden ausschließlich die folgenden Positionen mit den jeweils aufgeführten Beschränkungen als zuwendungsfähige Ausgaben anerkannt:

- Personal: Der zuwendungsfähige Personalaufwand ist auf eine 12-monatige Vollzeitstelle beschränkt. Vorkalkulatorisch kann maximal ein Entgelt angesetzt werden, das eine Vergütung nach E13 (TVöD/TV-L) nicht überschreitet, für NN-Personal gilt vorkalkulatorisch die jeweils gültige BMBF-Obergrenze.
- Sächliche Verwaltungsausgaben: Verbrauchsmaterial, Geschäftsbedarf, Literatur, Veranstaltungen, Post- und Fernmeldegebühren sowie Druckerarbeiten dürfen vorkalkulatorisch mit bis zu 7 000 Euro pauschal veranschlagt werden.
- Vergabe von FuE-Aufträgen: Zur Integration wissenschaftlicher Impulse und forschungsbasierte Unterstützung können FuE-Aufträge an Forschungseinrichtungen in Höhe von bis zu 35 000 Euro veranschlagt werden.
- Reisekosten: Für Dienstreisen des Antragstellers dürfen vorkalkulatorisch bis zu 1 000 Euro pauschal veranschlagt werden.

Abgerechnet werden können in jedem Fall nur die tatsächlich entstandenen zuwendungsfähigen Ausgaben, die nachkalkulatorisch nachgewiesen (gegebenenfalls auch unter Vorlage der entsprechenden Belege) werden müssen.

Eingeplant werden sollen auch Ressourcen, die für die Mitwirkung an projektübergreifenden Aktivitäten im Rahmen des Begleitprojekts notwendig sind.

Die Förderung dieser Phase ist auf ein Jahr angelegt. Alle für die für Phase 2 positiv bewerteten Kommunen können eine Verlängerung (gegebenenfalls mit Aufstockung, die auch über oben genannte Begrenzungen hinausgehen kann) beantragen zur Ermöglichung eines nahtlosen Übergangs von Phase 1 in Phase 2, um die Kontinuität und Sicherung der bereits erreichten Ergebnisse zur Umsetzung zu gewährleisten (siehe Nummer 7.2.3 „Umsetzung des Phasenmodells“).

## 5.5 Weitere Phasen

Zuwendungsfähig sind projektbedingt zusätzlich anfallende Ausgaben bzw. Kosten in den folgenden Bereichen:

- Personalausgaben/-kosten für die Durchführung der Aufgaben im Projekt. Für wissenschaftliche Tätigkeiten kann in der Regel ein Entgelt bis E13 (TVöD/TV-L), bei besonders anspruchsvollen und verantwortungsvollen Aufgaben bis E14, angesetzt werden. Daneben sind bei Bedarf auch Ausgaben/Kosten für studentische Mitarbeitende und/oder Assistentenkräfte zuwendungsfähig.
- Wenn erforderlich kann für bestimmte, klar abgegrenzte Dienstleistungen und FuE-Leistungen die Vergabe von Aufträgen vorgesehen werden.
- Sachausgaben bzw. sonstige Vorhabenkosten (Verbrauchsmaterial, Geschäftsbedarf, Druckerarbeiten, Ausgaben/Kosten für Veranstaltungen u. Ä.).
- Innerdeutsche und gegebenenfalls außerdeutsche Dienstreisen.
- Im Einzelfall ist die Anschaffung von Gegenständen bis zu 410 Euro/über 410 Euro, sofern sie nicht der Grundausstattung des Antragstellers zuzurechnen sind und zwingend für die Durchführung des Projekts benötigt werden, zuwendungsfähig.

Bei Zuwendungen auf Kostenbasis sind zudem Gemeinkosten zuwendungsfähig.

Abgerechnet werden können in jedem Fall nur die tatsächlich entstandenen zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten.

Für die Festlegung der jeweiligen zuwendungsfähigen Kosten muss die AGVO berücksichtigt werden (siehe Anlage).

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden grundsätzlich die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an gewerbliche Unternehmen für FuE-Vorhaben“ (NKBF 2017).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden grundsätzlich die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Ausgabenbasis des BMBF zur Projektförderung“ (NABF) sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des BMBF“ (BNBest-mittelbarer Abruf-BMBF), sofern die Zuwendungsmittel im sogenannten Abrufverfahren bereitgestellt werden.

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften“ (ANBest-Gk) und die „Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis“ (BNBest-BMBF 98) sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im



mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des BMBF“ (BNBest-mittelbarer Abruf-BMBF), sofern die Zuwendungsmittel im sogenannten Abrufverfahren bereitgestellt werden. Die geförderten Projekte müssen ihre Bereitschaft zur Mitwirkung bei begleitenden, integrativen und evaluierenden Maßnahmen erklären. Dazu gehören die Präsentation von (Zwischen-) Ergebnissen auf Statusseminaren und Beiträge zu Publikationen, die im Rahmen der Fördermaßnahme erstellt werden. Weiterhin ist die Mitwirkung bei dem projektübergreifenden Begleitvorhaben verpflichtend und zwingend. Außerdem ist bei gemeinsamen Interessen und potenziellen Synergien ein Austausch mit den Projekten der Fördermaßnahme „Zukunftsstadt“ mit dem Schwerpunkt „Urbane Mobilität“ vorgesehen und erwünscht.

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von VV Nummer 11a zu § 44 BHO sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten dem BMBF oder den damit beauftragten Institutionen zeitnah zur Verfügung zu stellen. Die Informationen werden ausschließlich im Rahmen der Begleitforschung und der gegebenenfalls folgenden Evaluation verwendet, vertraulich behandelt und so anonymisiert veröffentlicht, dass ein Rückschluss auf einzelne Personen oder Organisationen nicht möglich ist.

Wenn der Zuwendungsempfänger seine aus dem Forschungsvorhaben resultierenden Ergebnisse als Beitrag in einer wissenschaftlichen Zeitschrift veröffentlicht, so soll dies so erfolgen, dass der Öffentlichkeit der unentgeltliche elektronische Zugriff (Open Access) auf den Beitrag möglich ist. Dies kann dadurch erfolgen, dass der Beitrag in einer der Öffentlichkeit unentgeltlich zugänglichen elektronischen Zeitschrift veröffentlicht wird. Erscheint der Beitrag zunächst nicht in einer der Öffentlichkeit unentgeltlich elektronisch zugänglichen Zeitschrift, so soll der Beitrag – gegebenenfalls nach Ablauf einer angemessenen Frist (Embargofrist) – der Öffentlichkeit unentgeltlich elektronisch zugänglich gemacht werden (Zweitveröffentlichung). Im Fall der Zweitveröffentlichung soll die Embargofrist zwölf Monate nicht überschreiten. Das BMBF begrüßt ausdrücklich die Open Access-Zweitveröffentlichung von aus dem Vorhaben resultierenden wissenschaftlichen Monographien.

## 7 Verfahren

### 7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragsystems

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMBF derzeit folgenden Projektträger (PT) beauftragt:

DLR Projektträger  
Umwelt und Nachhaltigkeit, Sozial-ökologische Forschung  
Heinrich-Konen-Straße 1  
53227 Bonn  
E-Mail: [mobilitaet@dlr.de](mailto:mobilitaet@dlr.de)

Ansprechpartner für fachliche Fragen sind:

Frau Barbara Rasche  
Telefon: 02 28/38 21-15 45

Herr Dr. Andreas Schmidt  
Telefon: 02 28/38 21-17 12

Für administrative Anfragen wenden Sie sich bitte an:

Frau Gabriele Goller  
Telefon: 02 28/38 21-15 62

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweis und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

[https://foerderportal.bund.de/easy/easy\\_index.php?auswahl=easy\\_formulare&formularschrank=bmbf](https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmbf)

abgerufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger angefordert werden.

Zur Erstellung von Projektskizzen und förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragsystem „easy-Online“ zu nutzen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Es wird empfohlen, vor Einreichung der Unterlagen mit dem oben genannten Ansprechpartner Kontakt aufzunehmen. Dort sind weitere Hinweise erhältlich.

Weitere Informationen zur Fördermaßnahme erhalten Sie zudem über die Internetseite [www.fona.de/de/24127](http://www.fona.de/de/24127). Bitte informieren Sie sich auf dieser Seite auch über Möglichkeiten für Beratung und Austausch im Vorfeld der Einreichung von Anträgen und Skizzen.

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

### 7.2 Zweistufiges Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist zweistufig angelegt.



## 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger Projektskizzen vorzulegen. Die Skizzen sind in schriftlicher Form (doppelseitig bedruckt) auf dem Postweg und in elektronischer Form bis zum 31. März 2019 vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Projektskizzen, die nach dem oben angegebenen Zeitpunkt eingehen, können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Interessenten reichen einen begutachtungsfähigen Vorschlag im Umfang von maximal 10 DIN-A4-Seiten (Schrifttyp Calibri o. Ä., Schriftgrad 11, 1,5-zeilig, mindestens 2 cm Rand) ein.

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

Die Projektskizzen müssen ein fachlich beurteilbares Grobkonzept und eine Finanzierungsplanung mit dem voraussichtlichen Umfang der Ausgaben beinhalten. Darüber hinaus muss ein überzeugendes Verwertungskonzept vorgelegt werden.

Die Gliederung der Projektskizze soll wie folgt aussehen:

- Titel des Vorhabens,
- Ansprechpartner und weitere Partner im Prozess,
- Ziele des Projekts und Zusammenfassung der Projektbeschreibung,
- Darstellung der konkreten kommunalen Mobilitätsprobleme und entsprechender Lösungsbedarfe,
- ausführliche Beschreibung des Konzepts (konkret für Phase 1, grob für Phase 2): Ausgangslage, Idee, Ziele, Einbindung der Bürgerinnen/Bürger und weiterer Akteure, Einbindung des/der wissenschaftlichen Partner/s, Kommunikationsstrategie, Anbindung an die Verwaltungsstruktur,
- Angaben zur angestrebten Wirkung des Projekts inklusive von Ansätzen/Formaten/Produkten, mit denen diese erreicht werden sollen,
- Arbeits- und Zeitplan (Arbeitspakete, zeitlicher Ablauf – bezogen auf die Phase 1),
- grobe Darstellung der geplanten Nutzung der angestrebten Ergebnisse (Verstetigung, Umsetzung und Übertragbarkeit) – bezogen auf die Phasen 1 und 2,
- grober Finanzierungsplan.

Es steht den Einreichern frei, weitere Punkte anzufügen, die ihrer Auffassung nach für eine Beurteilung ihres Vorschlags von Bedeutung sind.

Das BMBF und der beauftragte Projektträger werden durch eine unabhängige Expertenjury beraten. Auf der Grundlage der Bewertung werden die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt. Bei positiver Bewertung werden die Kommunen in einer zweiten Verfahrensstufe durch den Projektträger aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Schlüssigkeit und Konsistenz des Konzepts (Idee, Ziele, Arbeits- und Zeitplan, Finanzierungsplan),
- Qualität und Angemessenheit der Einbindung der Bürgerinnen/Bürger und weiterer Akteure der Stadt,
- Qualität und Angemessenheit der Einbindung des/der wissenschaftlichen Partner/s,
- Visualisierung und Kommunikationsstrategie,
- Umsetzungs- und wirkungsorientierte Anbindung an die Verwaltungsstruktur,
- Verwertungskonzept (Verstetigung, Umsetzung und Übertragbarkeit).

Von den geförderten Projekten wird erwartet, dass sie die genannten Ziele in der Projektskizze konkretisieren und während der Laufzeit durch messbare Kriterien operationalisieren. Im Rahmen der kalenderjährlichen Zwischenberichte ist über den Fortschritt zu berichten.

Die im Rahmen dieser Verfahrensstufe eingereichte Projektskizze und evtl. weitere vorgelegte Unterlagen werden nicht zurückgesendet.

## 7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Verfasser der positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen.

Ein vollständiger Förderantrag liegt nur vor, wenn mindestens die Anforderungen nach Artikel 6 Absatz 2 AGVO (vgl. Anlage) erfüllt sind.

Zur Erstellung der förmlichen Förderanträge ist die Nutzung des elektronischen Antragssystems „easy-Online“ (unter Beachtung der in der Anlage genannten Anforderungen) erforderlich (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>).

Die förmlichen Förderanträge umfassen, neben den Formanträgen, ausführliche Vorhabenbeschreibungen (ca. 30 Seiten), die auf der Projektskizze aufbauen und diese konkretisieren. Insbesondere sind die Ziele und Forschungsfragen klar zu operationalisieren und das Arbeitsprogramm, das Projektdesign, die Ressourcen-, Zeit-, Meilenstein- und Verwertungsplanung entsprechend zu spezifizieren. Zudem wird erwartet, dass die Auflagen und Hinweise aus der Begut-

---





achtung und Prüfung der Skizzen umgesetzt werden. Die eingegangenen Anträge werden entsprechend der unten genannten Kriterien und Verfahren bewertet und geprüft. Nach abschließender Antragsprüfung wird über eine Förderung entschieden.

Die eingegangenen Anträge werden nach folgenden Kriterien bewertet und geprüft:

- Relevanz und Eignung des Projektfokus für die Kommune,
- Innovations- und Umsetzungspotenzial,
- Qualität des Konzepts (Aufarbeitung des Forschungsstandes, Untersuchungsdesign inkl. Methoden, Stringenz der Argumentation),
- Originalität des Ansatzes,
- systemische Herangehensweise, Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der vorgeschlagenen Lösungen,
- Potenzial der Übertragbarkeit auf andere Regionen und Handlungsfelder,
- Effektivität und Effizienz der vorgeschlagenen Projektorganisation.

Entsprechend der oben angegebenen Kriterien und Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

### 7.2.3 Umsetzung des Phasenmodells

Zur Überleitung in die Phase 2 „Planung, Umsetzung und Erprobung des Mobilitätskonzepts“ (siehe Nummer 2.3) müssen die teilnehmenden Kommunen der Phase 1 nach acht Monaten Projektlaufzeit eine ausführliche Projektskizze einreichen.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Schlüssigkeit und Innovationsgehalt des Konzepts,
- Qualität der Umsetzungsstrategie und des Erprobungsdesigns,
- Qualität und Angemessenheit des Partizipationskonzepts (Beteiligung der Bürgerinnen/Bürger und weiterer Akteure der Stadt),
- Qualität und Angemessenheit der Verbundzusammensetzung und der inter- und transdisziplinären Zusammenarbeit,
- Qualität der Kommunikationsstrategie,
- Umsetzungs- und wirkungsorientierte Ausrichtung
- Qualität und Angemessenheit der Transferstrategie (unter besonderer Berücksichtigung der Partnerschaft mit einer weiteren Kommune).

Die Verfasser der positiv bewerteten Projektskizzen werden aufgefordert, förmliche Förderanträge in Abstimmung mit der jeweils vorgesehenen Verbundkoordination vorzulegen. Diese umfassen, neben den Formanträgen, ausführliche Vorhabenbeschreibungen (ca. 40 Seiten), die auf der Projektskizze aufbauen und diese konkretisieren. Insbesondere sind die Ziele und Forschungsfragen klar zu operationalisieren und das Arbeitsprogramm, das Projektdesign, die Ressourcen-, Zeit-, Meilenstein- und Verwertungsplanung entsprechend zu spezifizieren. Zudem wird erwartet, dass die Auflagen und Hinweise aus der Begutachtung und Prüfung der Skizzen umgesetzt werden. Die eingegangenen Anträge werden entsprechend der unten genannten Kriterien und Verfahren bewertet und geprüft. Nach abschließender Antragsprüfung wird über eine Förderung entschieden. Bei Veränderungen in der Zusammensetzung des Konsortiums (beispielsweise Aufnahme von neuen, relevanten Partnern mit eigener Zuwendung) in der Phase 2 kann nach einer fachlichen und administrativen Prüfung eine Erweiterung des Verbunds durch ein zusätzliches Teilprojekt mit eigener Zuwendung erfolgen.

Die eingegangenen Anträge werden nach folgenden Kriterien bewertet und geprüft:

- wissenschaftliche Qualität des Konzepts (Aufarbeitung des Forschungsstandes, Untersuchungsdesign inkl. Methoden, Stringenz der Argumentation),
  - Originalität des Forschungsansatzes,
  - Angemessenheit und Qualität des inter- und transdisziplinären Konzepts,
  - Zusammensetzung des Forschungsteams, Grad der Einbeziehung von Praxisakteuren, insbesondere der Kommunen,
  - fachliche und methodische Kompetenz der Antragstellenden, einschließlich der Erfahrungen zu inter- und transdisziplinärer Zusammenarbeit,
  - systemische Herangehensweise, Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der vorgeschlagenen Lösungen,
  - Potenzial der Übertragbarkeit auf andere Regionen und Handlungsfelder (einschließlich des Transfer- und Partnerschaftskonzepts mit einer weiteren Kommune),
  - Effektivität und Effizienz der vorgeschlagenen Organisation und des Managements des Verbundprojekts,
  - Qualität und Angemessenheit der Finanzplanung.
-



### 7.3 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, 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 § 91 BHO zur Prüfung berechtigt.

### 8 Geltungsdauer

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens seiner beihilferechtlichen Grundlage, der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 31. Dezember 2028, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2028 hinaus. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie bis mindestens 31. Dezember 2028 in Kraft gesetzt werden.

Bonn, den 29. Januar 2019

Bundesministerium  
für Bildung und Forschung

Im Auftrag  
Florian Frank

---



## Anlage

Für diese Förderrichtlinie gelten die folgenden beihilferechtlichen Vorgaben:

### 1. Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen

Die Rechtmäßigkeit der Beihilfe ist nur dann gegeben, wenn im Einklang mit Artikel 3 AGVO alle Voraussetzungen des Kapitels I AGVO sowie die für die bestimmte Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III erfüllt sind, und dass gemäß der Rechtsprechung der Europäischen Gerichte die nationalen Gerichte verpflichtet sind, die Rückzahlung unrechtmäßiger Beihilfen anzuordnen.

Mit dem Antrag auf eine Förderung im Rahmen dieser Förderrichtlinie verpflichtet sich der Antragsteller zur Mitwirkung bei der Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben. So sind vom Zuwendungsgeber angeforderte Angaben und Belege zum Nachweis der Bonität und der beihilferechtlichen Konformität vorzulegen oder nachzureichen. Darüber hinaus hat der Antragsteller im Rahmen von etwaigen Verfahren (bei der Europäischen Kommission mitzuwirken und allen Anforderungen der Kommission nachzukommen.

Voraussetzung für die Gewährung staatlicher Beihilfen im Rahmen einer auf Grundlage der AGVO freigestellten Beihilferegelung ist, dass diese einen Anreizeffekt nach Artikel 6 AGVO haben: Beihilfen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit einen schriftlichen Beihilfeantrag in dem betreffenden Mitgliedstaat gestellt hat. Der Beihilfeantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

Staatliche Beihilfen auf Grundlage der AGVO werden nicht gewährt, wenn ein Ausschlussgrund nach Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO gegeben ist; dies gilt insbesondere, wenn das Unternehmen einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist bzw. das Unternehmen ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (gemäß Definition nach Artikel 2 Absatz 18 AGVO) ist.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer speziellen Internetseite veröffentlicht (vgl. Artikel 9 AGVO).

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

Im Rahmen dieser Förderrichtlinie erfolgt die Gewährung staatlicher Beihilfen in Form von Zuschüssen gemäß Artikel 5 Absatz 1 und 2 AGVO.

Die AGVO begrenzt die Gewährung staatlicher Beihilfen für wirtschaftliche Tätigkeiten in nachgenannten Bereichen auf folgende Maximalbeträge:

- Vorhaben, die überwiegend die Grundlagenforschung betreffen: 40 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i Ziffer i AGVO).
- Vorhaben, die überwiegend industrielle Forschung betreffen: 20 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i Ziffer ii AGVO).

Bei der Prüfung, ob diese Maximalbeträge (Anmeldeschwellen) eingehalten sind, sind die Kumulierungsregeln nach Artikel 8 AGVO zu beachten. Die Maximalbeträge dürfen nicht durch eine künstliche Aufspaltung von inhaltlich zusammenhängenden Vorhaben umgangen werden. Die Teilgenehmigung bis zur Anmeldeschwelle einer notifizierungspflichtigen Beihilfe ist nicht zulässig.

### 2. Umfang/Höhe der Zuwendungen; Kumulierung

Für diese Förderrichtlinie gelten die nachfolgenden Vorgaben der AGVO, insbesondere bzgl. beihilfefähiger Kosten und Beihilfeintensitäten; dabei geben die nachfolgend genannten beihilfefähigen Kosten und Beihilfeintensitäten den maximalen Rahmen vor, innerhalb dessen die Gewährung von zuwendungsfähigen Kosten und Förderquoten für Vorhaben mit wirtschaftlicher Tätigkeit erfolgen kann.

Der geförderte Teil des Forschungsvorhabens ist vollständig einer oder mehrerer der folgenden Kategorien zuzuordnen:

- Grundlagenforschung
- industrielle Forschung

(vgl. Artikel 25 Absatz 2 AGVO; Begrifflichkeiten gemäß Artikel 2 Nummer 84 ff. AGVO).

Zur Einordnung von Forschungsarbeiten in die Kategorien der Grundlagenforschung und industriellen Forschung wird auf die einschlägigen Hinweise in Randnummer 75 und Fußnote 2 des FuEul-Unionsrahmens verwiesen.

Die beihilfefähigen Kosten des jeweiligen FuE-Vorhabens sind den relevanten FuE-Kategorien zuzuordnen.

- Personalkosten: Kosten für Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das Vorhaben eingesetzt werden;



- Kosten für Instrumente und Ausrüstung, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Wenn diese Instrumente und Ausrüstungen nicht während ihrer gesamten Lebensdauer für das Vorhaben verwendet werden, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens als beihilfefähig;
- Kosten für Auftragsforschung, Wissen und für unter Einhaltung des Arm's-length-Prinzips von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich für das Vorhaben genutzt werden;
- zusätzliche Gemeinkosten und sonstige Betriebskosten (unter anderem für Material, Bedarfsartikel und dergleichen), die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen.

Die Beihilfeintensität pro Beihilfeempfänger darf folgende Sätze nicht überschreiten (Artikel 25 Absatz 6 AGVO):

- a) 100 % der beihilfefähigen Kosten für Grundlagenforschung,
- b) 50 % der beihilfefähigen Kosten für industrielle Forschung.

Die Beihilfeintensitäten für industrielle Forschung können wie folgt auf maximal 80 % der beihilfefähigen Kosten erhöht werden (Artikel 25 Absatz 6 AGVO):

- um 10 Prozentpunkte bei mittleren Unternehmen,
- um 20 Prozentpunkte bei kleinen Unternehmen;
- um 15 Prozentpunkte, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:
  - das Vorhaben beinhaltet die wirksame Zusammenarbeit
    - zwischen Unternehmen, von denen mindestens eines ein KMU ist, oder wird in mindestens zwei Mitgliedstaaten oder einem Mitgliedstaat und einer Vertragspartei des EWR-Abkommens durchgeführt, wobei kein einzelnes Unternehmen mehr als 70 % der beihilfefähigen Kosten bestreitet, oder
    - zwischen einem Unternehmen und einer oder mehreren Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, die mindestens 10 % der beihilfefähigen Kosten tragen und das Recht haben, ihre eigenen Forschungsergebnisse zu veröffentlichen;
  - die Ergebnisse des Vorhabens finden durch Konferenzen, Veröffentlichung, Open-Access-Repositorien oder durch gebührenfreie Software beziehungsweise Open-Source-Software weite Verbreitung.

Die beihilfefähigen Kosten sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen.

Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Beihilfeintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten:

Die Kumulierung von mehreren Beihilfen für dieselben förderfähigen Kosten/Ausgaben ist nur im Rahmen der folgenden Regelungen bzw. Ausnahmen gestattet:

Werden Unionsmittel, die von Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle der Mitgliedstaaten unterstehen und deshalb keine staatlichen Beihilfen darstellen, mit staatlichen Beihilfen (dazu zählen unter anderem auch Mittel aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds) kombiniert, so werden bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten oder -beträge eingehalten sind, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel (einschließlich zentral verwaltete Unionsmittel) den in den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht überschreitet.

Nach der AGVO freigestellte Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden mit a) anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbar 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 dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird.

Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, können mit anderen staatlichen Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten auch nicht bestimmen lassen, kumuliert werden, und zwar bis zu der für den jeweiligen Sachverhalt einschlägigen Obergrenze für die Gesamtfinanzierung, die im Einzelfall in der AGVO oder in einem Beschluss der Europäischen Kommission festgelegt ist.

Nach der AGVO freigestellte staatliche Beihilfen dürfen nicht mit De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, wenn durch diese Kumulierung die in Kapitel III AGVO festgelegten Beihilfeintensitäten oder Beihilfehöchstbeträge überschritten werden.