



## Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

### Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Digitalisierung der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“ im Förderrahmen „Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“

Vom 16. März 2021

#### Präambel

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, durch ein umfangreiches Konjunktur- und Zukunftspaket zur Bekämpfung der Corona-Folgen, zur Sicherung des Wohlstandes und zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit vom 3. Juni 2020 die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu bekämpfen und Deutschland wieder auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zu führen. Durch gezielte Investitionen in Zukunftstechnologien soll die Wirtschaft bei der Bewältigung der Corona-Krise unterstützt und Arbeitsplätze in Deutschland und Europa gesichert werden.

Zur Stärkung der Fahrzeugindustrie ist ein ganzheitlicher Förderansatz zur Unterstützung von Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und Zulieferbetriebe verankert (Ziffer 35c). Dieser soll über mehrere Förderprogramme umgesetzt werden:

- a) Modernisierung der Produktion als Schub für Produktivität und Resilienz (Modul a),
- b) neue, innovative Produkte als Schlüssel für Fahrzeuge und Mobilität der Zukunft im Rahmen des Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ (Modul b) sowie
- c) gemeinsame Lösungen finden, regionale Innovationscluster aufbauen (Modul c).

Zusammen bilden diese Module den Förderrahmen „Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“. Der Förderrahmen dient dazu, transformationsrelevante Innovationen und Investitionen insbesondere in unternehmensübergreifenden Wertschöpfungssystemen zu unterstützen und dadurch Innovationsfähigkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit der Fahrzeug- und Zulieferindustrie zu steigern sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie zu sichern. Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen und neue regionale Innovationscluster der Zulieferindustrie sind dabei von besonderer Bedeutung. Bei der Umstellung ihrer Produktionsprozesse und der Erforschung und Entwicklung (FuE) von Zukunftstechnologien sollen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) unterstützt werden.

Die Förderrichtlinie „Digitalisierung der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“ dient der Förderung der umfassenden Erforschung und Entwicklung (FuE) innovativer, datenorientierter Produktionsverfahren und der Implementierung von Industrie 4.0 in den Wertschöpfungssystemen der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie. Sie unterstützt das in der Nationalen Industriestrategie 2030 formulierte Ziel zur Stärkung neuer Technologien als entscheidenden Treiber des Strukturwandels. Auch die in der Hightech-Strategie 2025 der Bundesregierung verankerte Zielsetzung zur Stärkung des Ideen-, Wissens- und Technologietransfers wird direkt angesprochen. Sie ist zudem in den vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Juni 2020 gestarteten „Transformationsdialog Automobilwirtschaft“<sup>1</sup> und in der vom BMWi und Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) getragenen „Plattform Industrie 4.0“<sup>2</sup> eingebunden.

#### Ausgangslage und Motivation

Die nationale und internationale Fahrzeug- und Zulieferindustrie steht in der kommenden Dekade vor nachhaltigen Veränderungen im Bereich der Produktionstechnologien. Die Integration neuer Antriebstechnologien, ein stetig steigender Grad der Digitalisierung mit einer zunehmenden Konnektivität über alle Herstellungs- und Anwendungsebenen hinweg, automatisiertes und autonomes Fahren, neue Besitz- und Betriebsmodelle sowie die nachhaltige Reduktion des Gesamtressourcenverbrauchs sind einige der zentralen Treiber dieser Transformation und Herausforderungen für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Gleichzeitig wird der Druck zur Steigerung der Effizienz in der Herstellung weiter steigen. Neben bekannten Zielen wie Zeit, Kosten und Qualität wird eine weitere Flexibilisierung der Fertigung zunehmend wichtiger, um individualisierte Fahrzeuge aber auch neue Serien schneller in die Produktion<sup>3</sup> zu bringen. Gleichzeitig bedarf es einer Weiterentwicklung der Resilienz, um Störungen in den verknüpften, weltweiten Wertschöpfungsketten möglichst effizient ausgleichen zu können.

<sup>1</sup> <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/transformationsdialog-automobilindustrie-bericht.html>

<sup>2</sup> <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Themenportale/plattform-industrie-vier-null-themenportal.html>

<sup>3</sup> Die Begriffe Produktion und Fertigung werden in dieser Richtlinie synonym benutzt.



Mit der vorliegenden Förderrichtlinie „Digitalisierung der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“ unterstützt die Bundesregierung die Fahrzeug- und Zulieferindustrie am Standort Deutschland bei der erfolgreichen Gestaltung dieses Transformationsprozesses durch die Förderung von kooperativen Projekten und Ansätzen (Einzel- und Verbundprojekte).

Die Projekte sollen wesentlich dazu beitragen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeug- und Zulieferindustrie am Standort Deutschland weiter zu stärken und digitale Wertschöpfungspotenziale für Unternehmen mit Niederlassung oder Betriebsstätte in Deutschland (vgl. Artikel 1 Absatz 5 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung [AGVO]) zu erschließen.

Mit der vorliegenden Förderrichtlinie sollen dabei die Wertschöpfungsnetzwerke und -prozesse zur Fertigung aller Arten bodengebundener Fahrzeuge mit ziviler Nutzung adressiert werden, insbesondere Automobile, Nutzfahrzeuge und Motorräder, mobile Arbeits- und Landmaschinen, Bahn- und Schienenfahrzeuge, Fahrräder und E-Bikes/Pedelects.

Die Projekte sollen technische Machbarkeit, wirtschaftliche Umsetzbarkeit und Nutzbarkeit sowie Akzeptanz innovativer digitaler Technologien und Anwendungen in bestehenden und neuartigen Ökosystemen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie adressieren. Die Förderung soll Voraussetzungen für die Etablierung und Verbreitung von Fertigungs- und Geschäftsmodellinnovationen, die den kompletten Lebenszyklus eines Fahrzeugs berücksichtigen sowie datengetragener Ökosysteme entlang der zukünftigen Wertschöpfungsnetze in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie, schaffen.

Die Vorhaben müssen vorwettbewerblich und anwendungsorientiert ausgerichtet sein. Projekte im Bereich der erkenntnisorientierten Grundlagenforschung und Infrastrukturmaßnahmen sind im Rahmen dieser Förderrichtlinie nicht förderfähig.

Die Projekte sollen durch Unternehmen aus der Fahrzeug- und Zulieferindustrie geführt und getragen werden. Insgesamt wird eine starke Einbindung des Mittelstands angestrebt. Angestrebt wird das Ziel, dass 30 % der Zuwendungsempfänger kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) sind. Bei Verbundprojekten wird zudem eine KMU-Beteiligungsquote (direkt oder indirekt über Unteraufträge) an den gesamten Fördermitteln von 30 % angestrebt.

## 1 Förderziel und Zweckbestimmung

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 40 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen für die FuE zur Digitalisierung der Fertigungs- und Produktionsprozesse in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Die zunehmende Durchdringung der Digitalisierung hat gleichermaßen Konsequenzen für das Fahrzeug als Produkt als auch für dessen Fertigung. Im Zentrum all dieser Veränderungen stehen vor allem die Entwicklung neuer, alternativer Antriebstechnologien wie beispielsweise der Lithium-Ionen-Batterie, der Brennstoffzelle und die weitere Digitalisierung der Produkte (Fahrzeuge) sowie, damit eng verbunden, der Fertigungs- und Wertschöpfungssysteme der Fahrzeug- und Zulieferindustrie: Datennutzung im Sinne von Daten-Gewinnung, Daten-Speicherung und Daten-Prozessierung in interoperablen Systemen sowohl im Fahrzeug, bei seiner Fertigung als auch außerhalb des Fahrzeugs wird eine der zukünftigen Kernkompetenzen und Werttreiber in der Fahrzeugproduktion. Das Fahrzeug selbst wird in Zukunft immer stärker durch die Anwendung von IT- und Software bestimmt werden. Gleichzeitig wird seine Produktion digitaler und die verschiedenen Wertschöpfungsketten verschmelzen im „Internet der Dinge“: Die Produktion zukünftiger Fahrzeuge wird neben der Mechanik und Elektrik auch Software und Daten als integralen Bestandteil aufweisen. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Produktionssystems wird zukünftig – neben klassischen Wertschöpfungsfaktoren – zusätzlich durch die Entwicklung von Software und die wertschöpfende Nutzung von Daten innerhalb des gesamten Produktionssystem mitbestimmt.

Für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie am Standort Deutschland ist diese Transformation Herausforderung und einzigartige Chance zugleich. Die konsequente Digitalisierung der Wertschöpfungs- und Fertigungsprozesse ermöglichen neuartige, innovative Produktions- und Fertigungssysteme, die den Anforderungen und Bedürfnissen der modernen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts gerecht werden:

- Digitale Fertigungskonzepte ermöglichen einen neuen Grad an Flexibilisierung der Fertigung jenseits des klassischen Fließbandes und Taktbetriebes und tragen so dem stetig steigenden Variantenreichtum (bis hin zur kundenspezifischen Losgröße 1) Rechnung.
- Umfassend vernetzte Wertschöpfungsprozesse steigern die Transparenz und damit die Resilienz des gesamten Produktionssystems gegenüber Störungen und liefern so einen entscheidenden Beitrag zu einer krisenfesten Fertigung und der Verringerung von Abhängigkeiten in Lieferketten.
- Die übergreifende Analyse von Fertigungs- und Nutzungsdaten entlang der Zulieferkette erlaubt eine zuverlässige Vorhersage von Ausfallwahrscheinlichkeiten in Produktionsanlagen und sichert so ein Höchstmaß an Standfestigkeit und Zuverlässigkeit bei der Fertigung einzelner Komponenten bis hin zum ausgelieferten Fahrzeug.
- Der „digitale Zwilling“ ermöglicht die vollständige Kontrolle über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und kann so entscheidend zu einer ressourceneffizienten und damit ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Produktion beitragen.
- Digitale Transparenz in der Fertigung ermöglicht einen hohen Grad an Flexibilität und Selbstständigkeit der Mitarbeitenden, die im Zentrum der digitalen Produktion stehen.



Diese Entwicklung soll im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie aufgegriffen, die Umsetzung und breite Einführung innovativer Fertigungskonzepte in den Produktions- und Wertschöpfungsprozessen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie am Standort Deutschland unterstützt und vorangetrieben werden.

Die dazu geförderten Projekte müssen die Transformationsprozesse der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie in Deutschland unterstützen und damit einen klar erkennbaren Beitrag für folgende Ziele leisten:

- a) Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Sicherung von Beschäftigung der geförderten Unternehmen am Standort Deutschland,
- b) Steigerung von Effizienz und Flexibilität in der Produktion der geförderten Unternehmen (innovative Produktionstechnologien),
- c) Stärkung der Resilienz in den geförderten Unternehmen (Digitalisierung und Flexibilität von Lieferketten und Fertigungsnetzwerken),
- d) Steigerung der digitalen Interoperabilität und Souveränität der geförderten Unternehmen,
- e) Verbesserung der Ressourcen- und Energieeffizienz für eine ökologisch nachhaltige Produktion in den geförderten Unternehmen (Minderung von Treibhausgas-Emissionen und nachhaltiger Roh-/Wertstoffeinsatz),
- f) Unterstützung von Transfermaßnahmen zur Verbreitung und Nutzbarmachung der Projektergebnisse in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung sind prozessorientierte Einzel- und Verbundprojekte, die signifikante Teile einer Wertschöpfungskette abdecken und zu den in Nummer 1 genannten Zielen beitragen.

Die Projekte sollen folgende spezifische Prozessintegrationen als Themen aufgreifen und

- konkrete Schlüsselprozesse des Produktionssystems und deren konsequente Weiterentwicklung adressieren sowie eine hohe Signalwirkung für die Transformation und Digitalisierung der Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Deutschland aufweisen. Gegenstand der Projekte sollte in diesem Kontext, neben der Befassung mit technologischen Fragestellungen, auch die ganzheitliche und gemeinschaftliche Entwicklung und Abstimmung kooperativer Geschäftsmodelle und -prozesse sein.
- die integrale Verbindung von Hard- und Software zu Cyber-Physikalischen Systemen in den Fertigungssystemen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie auf Basis skalierbarer Konzepte (wie z. B. der Asset Administration Shell) unterstützen.
- auf aktuellen, verfügbaren digitalen Technologien wie 5G oder Edge Computing, adaptiven Fertigungsverfahren („3D-Druck“) oder Augmented/Virtual Reality und innovativen Securitykonzepten auf Basis Distributed Ledger Technologien („Blockchain“) aufbauen und deren Adaption in Zulieferer- und Prozessketten zum Ziel haben. Dazu kann es nötig sein, einzelne Technologien und/oder Komponenten anwendungsbezogen weiterzuentwickeln. Eine grundlegende Weiter- oder Neuentwicklung von Technologien (entsprechend TRL-Level 1–3)<sup>4</sup> wird nicht angestrebt und ist in diesem Rahmen nicht förderfähig.
- einen hohen Grad an Interoperabilität aufweisen, beispielsweise indem geeignete Schnittstellen für den Datenaustausch berücksichtigt werden. Lock-in-Effekte sind zu vermeiden und zugrunde liegenden technischen Architekturen sollen hinsichtlich ihrer Skalierbarkeit, Performanz, Transparenz und Sicherheit attraktiv gestaltet werden.

In den geförderten Projekten sollten zudem weiterführende Querschnittsaspekte zur Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie adressiert werden, die die oben genannten technologischen Entwicklungen flankieren und im Sinne eines erfolgreichen Transformationsprozesses zielführend begleiten. Beispiele für mögliche förderfähige Querschnittsaspekte sind:

- Transfer: Von den Projekten soll eine breite Signalwirkung für den Transformationsprozess in der gesamten Fahrzeughersteller- und Zulieferindustrie ausgehen. Spezifische Transferaspekte zur branchenweiten Skalierung und projektbegleitenden Multiplikation der Ergebnisse aus den geförderten Projekten in bestehende oder zukünftige unternehmensübergreifende Netzwerke und Wertschöpfungsketten sowie zur projektübergreifenden Vernetzung (mit Vorhaben aus allen weiteren Modulen des Förderrahmens „Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“) sollen in den geförderten Projekten z. B. im Rahmen eines projektübergreifenden Transfer-Managements berücksichtigt werden.
- Weiterbildung und Qualifizierung: Die Digitalisierung und der damit verbundene Transformationsprozess verändern signifikant Arbeitsumfeld und Anforderungen an die Beschäftigten in Produktion und Fertigung. Wesentlich für eine erfolgreiche Adaption der neuen Technologien und digitaler Konzepte in die Fertigungssysteme sind daher vor allem auch angemessene Qualifizierungs- und Weiterbildungskonzepte für Beschäftigte in Hinblick auf die sich wandelnden Anforderungs- und Kompetenzprofile. Diese können flankierend zu den prozessorientierten Entwicklungen in den geförderten Projekten mit aufgegriffen und gefördert werden.

<sup>4</sup> Entsprechend aktueller Definition der Europäischen Kommission  
[https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/wp/2016-2017/annexes/h2020-wp1617-annex-ga\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/wp/2016-2017/annexes/h2020-wp1617-annex-ga_en.pdf)



- Neue Kooperationsmodelle: Digitale Plattformen und Ökosysteme bieten neue Möglichkeiten der unternehmensübergreifenden Kooperationen, über mehrere Stufen des Wertschöpfungs-systems hinweg. Eine wirtschaftlich erfolgreiche Umsetzung solcher kooperativen Ansätze bedarf häufig einer gezielten Anpassung und/oder Entwicklung unternehmensinterner und -übergreifender Strukturen zur vertrauensvollen, kollaborativen Nutzung der Fertigungs- und Produktionsdaten, die innerhalb der Projekte mit entwickelt werden sollen.
- Rechtliche Aspekte: Mit der Adaption innovativer, digitaler Konzepte in den Produktions- und Fertigungssystemen sind neben technischen und betriebswirtschaftlichen, häufig auch juristische Fragestellungen verbunden. In Verbindung mit der technologischen Prozessentwicklung und -integration können juristische Betrachtungen der zu implementierenden Prozesse z. B. zur datenschutz- oder wettbewerbsrechtlichen Bewertung im Rahmen der Projekte aufgegriffen werden.
- Ökologische Nachhaltigkeit: Digitale Ökosysteme ermöglichen eine nahezu vollständige Transparenz und damit eine umfassende Nachverfolgbarkeit des Wertstoff- und Energiekreislaufs über den gesamten Wertschöpfungszyklus. Sie bieten damit die notwendigen Voraussetzungen für eine umweltschonende Fertigung bis hin zur vollständigen CO<sub>2</sub>-Neutralität der Produktion sowie für ein effizientes Ressourcenmanagement über die einzelnen Bereiche der Fertigungskette hinweg, die im Rahmen der geförderten Projekte entsprechend evaluiert werden sollen.
- Interoperabilität und Standardisierung: Offene, plurale und dezentrale Ökosysteme basieren auf einheitlichen und branchenweit akzeptierten Standards und definierten Schnittstellen. Die Etablierung und Anwendung branchenweiter offener Standards und einheitlicher Normen, über alle Stufen der Fertigungskette hinweg, sichert eine effiziente Konnektivität für alle Akteure entlang der (digitalen) Wertschöpfungsnetze, und soll zielführend in den geförderten Projekten unterstützt werden.

Für alle Projekte soll im Vorfeld der Skizzeneinreichung eine Recherche stattfinden, um zu klären, ob es gleichartige oder ähnliche Projekte national, europäisch oder international gibt. Das Ergebnis ist in der Projektskizze darzulegen, eine Abgrenzung aufzuzeigen und möglich Synergien sollen aufgezeigt werden.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der zu entwickelnden Anwendungen bzw. Geschäftsmodelle sind von den Projekten Fragen des Datennutzungsrechts, aber auch der nachhaltigen Bewirtschaftung des Datenvolumens darzustellen bzw. im Bedarfsfall während der Projektlaufzeit zu lösen. Neben technischen Sicherheitslösungen ist auf den Rechtsrahmen (z. B. Datenschutz nach der EU-DSGVO, eIDAS VO, Urheberrecht/Datenbankrecht, Portabilität, Wettbewerbsrecht, Haftung), sowie auf Fragen der Ethik, Datenhoheit bzw. Hoheit über die Steuerung (Governance) und der Akzeptanz zu achten.

### 3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger können Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit Bezügen zur Fahrzeug- und Zulieferindustrie, mit Sitz, einer Niederlassung oder Betriebsstätte in Deutschland sowie staatliche und nicht staatliche Hochschulen, Forschungseinrichtungen<sup>5</sup>, öffentliche Einrichtungen und sonstige Einrichtungen mit FuE-Interesse sein.

Insbesondere Start-ups sollten sich vor Einreichung eines Projektvorschlags zu den Rahmenbedingungen der Fördermöglichkeiten und möglichen Hilfestellungen beim zuständigen Projektträger erkundigen.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2 bis 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Förderrichtlinie gewährt werden.

Nicht antragsberechtigt sind Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für einen Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung 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 der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

### 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

#### 4.1 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie der nachfolgenden Regelungen in der jeweils gültigen Fassung, Zuwendungen für die Umsetzung und breite Einführung innovativer und digitaler Fertigungskonzepte in den Produktions- und Wertschöpfungsprozessen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie am Standort Deutschland. Die für diese Förderrichtlinie einschlägige Regelung ist Artikel 25 AGVO (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020 (ABl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3). Sollte die AGVO bis zum Zeitpunkt des Auslaufens zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024, nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird die Förderrichtlinie an die dann geltenden Freistellungsbestimmungen angepasst werden.

<sup>5</sup> Rechtlich unselbstständigen Bundesbehörden und Einrichtungen mit FuE-Aufgaben werden die gewährten Fördermittel im Wege der Zuweisung bereitgestellt.



## 4.2 Konsortialbildung

Verbundprojekte müssen aus mindestens zwei Partnern bestehen, die zu den in Nummer 3 genannten möglichen Zuwendungsempfängern gehören. Die Beteiligung von Start-ups sowie von KMU<sup>6</sup> in den Projekten ist ausdrücklich erwünscht und wird bei der Projektbegutachtung positiv berücksichtigt. Für Verbundprojekte wird auf das oben genannte Ziel einer KMU-Beteiligungsquote (direkt oder indirekt über Unteraufträge) an den gesamten Fördermitteln von 30 % verwiesen.

Der Verbund sollte durch eines der im Konsortium vertretenen Unternehmen mit nachvollziehbarem Verwertungsinteresse am Projektergebnis geführt werden („Konsortialführer“). Neben den Konsortialpartnern können Unternehmen, Verbände, Vereine, Kommunen oder andere Organisationen, die keine Fördermittel beantragen, als assoziierte Partner in den Projektverbund aufgenommen werden.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Die Projektpartner haben dafür Sorge zu tragen, dass zeitnah zum Projektbeginn eine gültige Kooperationsvereinbarung vorliegt. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt zur Zusammenarbeit – Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter <https://foerderportal.bund.de>.

## 4.3 Mitwirkung an der ergebnisorientierten Ausrichtung der Förderung

Jedes ausgewählte Projekt trägt zur Erreichung der in Nummer 1 „Förderziel und Zuwendungszweck“ genannten übergeordneten und konkreten Ziele dieser Förderrichtlinie bei. Dies umfasst auch die Beteiligung an öffentlichkeitswirksamen Fachveranstaltungen, Messen und digitalen Medien. Dem wird während der Laufzeit durch eine kontinuierliche Kommunikation und Datenerhebung zwischen Zuwendungsempfängern und Projektträger und nach Abschluss des Projekts durch eine vollständige Dokumentation von Ergebnissen Rechnung getragen. Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, während und bis zu zwei Jahren nach Ende der Förderung Informationen und Daten zu den hier festgelegten, und gegebenenfalls im Zuwendungsbescheid oder in einem Förderaufruf ergänzten Kriterien im Rahmen einer begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle zur Förderrichtlinie bzw. zum Förderrahmen zur Verfügung zu stellen. In der öffentlichen Darstellung müssen die Projektergebnisse adäquat mit der Fördermaßnahme in Verbindung gebracht werden. Näheres wird in den Zuwendungsbescheiden sowie Vereinbarungen der Konsortien sowie gegebenenfalls weiterführenden Förderaufrufen geregelt.

## 4.4 Sonstige Zuwendungsvoraussetzungen

Eine Bewilligung einer Zuwendung kann nur erfolgen, wenn mit den Arbeiten am Projekt noch nicht begonnen worden ist. Vor Beginn des Projekts, also vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben, der Tätigkeiten oder vor dem Abschluss von der Ausführung des Projekts zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsverträgen ist von dem Zuwendungsempfänger eine Bewilligung der Zuwendung abzuwarten.

Es ist ein schriftlicher Förderantrag entsprechend den Anforderungen in Nummer 6 zu stellen.

Die Arbeiten sind grundsätzlich in der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen. Die Laufzeit der Projekte soll in der Regel 36 Monate nicht überschreiten. Davon abweichende Regelungen werden – soweit erforderlich – in weiterführenden Förderaufrufen bekannt gegeben.

Zwingende Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist der Nachweis der Sicherung der Gesamtfinanzierung des Projekts. Im Rahmen der Antragstellung ist nachzuweisen, dass die Antragsteller in der Lage sind, ihre jeweiligen Eigenanteile an den gesamten Projektkosten aufzubringen und dies seine wirtschaftlichen Möglichkeiten nicht übersteigt (Bonitätsnachweis).

Gefördert werden Projekte, deren Ergebnisse vorrangig in der Bundesrepublik Deutschland oder dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) genutzt werden, zu marktwirksamen Innovationen beitragen und über ein großes Marktpotenzial für Deutschland und Europa verfügen.

## 4.5 Weitere Auskunftspflichten und Mitwirkung, Erfolgskontrolle

Im Laufe und nach Beendigung des Projekts hat der Zuwendungsempfänger dem beauftragten Projektträger bzw. dem BMWi alle für die haushaltsrechtlich vorgeschriebene Erfolgskontrolle notwendigen Informationen und Daten zur Verfügung zu stellen.

Den Beauftragten des BMWi, dem Bundesrechnungshof und den Prüforganen der Europäischen Union sind auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen, Einsicht in Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten.

Der Antragsteller muss sich im Antrag auf Förderung damit einverstanden erklären, dass

- sämtliche mit dem Antrag oder im weiteren Verfahren beim Projektträger (Nummer 6) eingereichten Unterlagen dem BMWi zur Verfügung stehen;
- die Förderung auf Grundlage von § 44 BHO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift Nummer 9.1 und 9.2 zu § 44 BHO in einem zentralen System des Bundes erfasst werden (Zuwendungsdatenbank);
- alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten und Nachweise vom Projektträger, dem BMWi oder einer von einem der beiden beauftragten Stelle auf Datenträger gespeichert werden können; darüber

<sup>6</sup> KMU im Sinne dieses Förderrahmens sind Unternehmen, die die Voraussetzungen der KMU-Definition der EU erfüllen (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003H0361&from=DE>). Ein kleines (mittleres) Unternehmen ist definiert durch ein Unternehmen, das weniger als 50 (249) Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz 10 Mio. Euro (50 Mio. Euro) oder Jahresbilanz 10 Mio. Euro (43 Mio. Euro) nicht übersteigt.



hinaus dürfen sie von ihnen oder in ihrem Auftrag für Zwecke der Statistik, der Erfolgskontrolle und gegebenenfalls Evaluation des Förderprogramms verwendet und ausgewertet werden; die Erklärung beinhaltet ferner das Einverständnis mit der Veröffentlichung der Auswertungsergebnisse und deren Weiterleitung an den Deutschen Bundestag und an Einrichtungen des Bundes und der Europäischen Union;

- er auf Nachfrage, insbesondere im Rahmen einer Erfolgskontrolle/Evaluation unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen, bis zwei Jahre nach Projektende weitergehende Auskünfte gibt;
- das BMWi den Mitgliedern des Deutschen Bundestages im Einzelfall Informationen zur Förderung bekannt gibt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500 000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Internetseite veröffentlicht werden können (Artikel 9 AGVO).

## 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

### 5.1 Art der Förderung

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss (Projektförderung) in Form einer Anteilsfinanzierung mit den in Nummer 5.2 genannten maximalen Förderquoten und -summen gewährt.

Bei den Zuwendungen kann es sich um Subventionen im Sinne von § 264 Absatz 8 des Strafgesetzbuches handeln. Die Antragsteller werden daher bereits vor der Antragstellung auf die Strafbarkeit des Subventionsbetrugs und auf seine Mitteilungspflichten nach § 3 des Subventionsgesetzes hingewiesen. Der Antragsteller muss zudem die Kenntnis der im konkreten Fall subventionserheblichen Tatsachen bestätigen.

Der geförderte Teil des FuE-Vorhabens muss vollständig einer oder mehreren der folgenden Kategorien zuzuordnen sein:

- a) industrielle Forschung,
- b) experimentelle Entwicklung,
- c) Durchführbarkeitsstudien.

Die beihilfefähigen Kosten sind einer dieser Kategorien zuzuordnen. Dabei handelt es sich um:

- a) Personalkosten: Kosten für Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das Vorhaben eingesetzt werden;
- b) 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;
- c) Kosten für Gebäude und Grundstücke, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Bei Gebäuden gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens als beihilfefähig. Bei Grundstücken sind die Kosten des wirtschaftlichen Übergangs oder die tatsächlich entstandenen Kapitalkosten beihilfefähig;
- d) 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;
- e) zusätzliche Gemeinkosten und sonstige Betriebskosten (unter anderem für Material, Bedarfsartikel und dergleichen), die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen.

Die beihilfefähigen Kosten von Durchführbarkeitsstudien sind die Kosten der Studie.

### 5.2 Förderquoten

Die Förderung von Projekten, die überwiegend die industrielle Forschung betreffen, darf pro Unternehmen und Vorhaben einen Betrag von 20 Mio. Euro nicht überschreiten. Die Förderung von Vorhaben, die überwiegend die experimentelle Entwicklung betreffen, darf pro Unternehmen und Vorhaben einen Betrag von 15 Mio. Euro nicht überschreiten. Beihilfen für Durchführbarkeitsstudien zur Vorbereitung von Forschungstätigkeiten dürfen 7,5 Mio. Euro pro Studie nicht überschreiten.

Es wird erwartet, dass sich Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft angemessen beteiligen. Für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft kann die Förderung je nach Marktnähe der zu entwickelnden Lösungen 25 bis 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtkosten betragen. Für KMU können im Einzelfall höhere Förderintensitäten bis zu 80 % gewährt werden. Die Beihilfeintensitäten pro Beihilfeempfänger des Artikels 25 AGVO dürfen dabei nicht überschritten werden.

Die Beihilfeintensität pro Beihilfeempfänger darf folgende Sätze nicht überschreiten:

- a) 50 % der beihilfefähigen Kosten für industrielle Forschung,
- b) 25 % der beihilfefähigen Kosten für experimentelle Entwicklung,
- c) 50 % der beihilfefähigen Kosten für Durchführbarkeitsstudien.



Die Beihilfeintensitäten für industrielle Forschung und experimentelle Entwicklung können im Einzelfall wie folgt auf maximal 80 % der beihilfefähigen Kosten erhöht werden:

- a) für Unternehmen, die der KMU-Definition nach Anhang I der AGVO entsprechen um 10 Prozentpunkte bei mittleren Unternehmen und um 20 Prozentpunkte bei kleinen Unternehmen;
- b) um 15 Prozentpunkte, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:
  - i) das Projekt 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;
  - ii) die Ergebnisse des Vorhabens finden durch Konferenzen, Veröffentlichung, Open-Access-Repositoryen oder durch gebührenfreie Software beziehungsweise Open-Source-Software weite Verbreitung.

Die Beihilfeintensität für Durchführbarkeitsstudien kann bei mittleren Unternehmen um 10 Prozentpunkte und bei kleinen Unternehmen um 20 Prozentpunkte erhöht werden.

Bei der Einhaltung der maximalen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten. Danach können nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

Forschungseinrichtungen im Sinne von Nummer 1.3 Randnummer 15 Buchstabe e des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEu-UR), die die Voraussetzungen von Nummer 2.1.1 in Verbindung mit Nummer 2.2 FuEu-UR erfüllen, können im Rahmen ihrer nichtwirtschaftlichen Tätigkeit bis zu 100 % gefördert werden. Bei Forschungseinrichtungen und -Institutionen, die auf Kostenbasis gefördert werden, wird eine angemessene Eigenbeteiligung von mindestens 10 % der zuwendungsfähigen Vorhabenkosten erwartet.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

## 5.3 Allgemeine Hinweise

Allgemeine Hinweise zu zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten können den Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis (AZA), den Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis (AZK) sowie dem Merkblatt Vorkalkulation für Zuwendungen auf Kostenbasis (AZK 4) entnommen werden. Sämtliche Unterlagen sind zu finden unter:

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

Es gelten im Übrigen die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (NKBF98 bzw. die zum Zeitpunkt der Bewilligung jeweils gültige NKBF, ANBest-P, ANBest-Gk, BNBest-BMBF98 bzw. die zum Zeitpunkt der Bewilligung jeweils gültige Nachfolgeregelung), die Bestandteil des Zuwendungsbescheids sind.

Vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben muss der schriftliche Förderantrag gestellt worden sein, der mindestens die Angaben gemäß Aufzählung in Nummer 6.4 enthält.

## 6 Verfahren

### 6.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme beabsichtigt das BMWi einen Projektträger zu beauftragen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Internetseite [www.kopa35c.de](http://www.kopa35c.de).

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse [www.kopa35c.de](http://www.kopa35c.de) abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

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

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

### 6.2 Förderverfahren, Stichtagsregelung

Im Rahmen dieser Förderrichtlinie können Projektskizzen bis zum 31. Dezember 2021 kontinuierlich eingereicht werden. Die Bewertung erfolgt quartalsweise stets auf Basis der bis dato vorliegenden Projektskizzen.



Ab dem 1. Januar 2022 können Projektskizzen im Rahmen dieser Förderrichtlinie jeweils zum Ende eines Quartals eingereicht werden. Diese werden beim zuständigen Projektträger jeweils zu den Stichtagen

- 31. März,
- 30. Juni,
- 30. September und
- 31. Dezember

bewertet.

Über gesonderte Förderaufrufe auf Basis dieser Förderrichtlinie werden bei einer ausreichenden Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln weitere Stichtage veröffentlicht. Darüber hinaus sind die dort veröffentlichten Festlegungen bindend.

Das Förderverfahren ist bis zur Bewilligung zweistufig angelegt.

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

In einer ersten Stufe sind dem Projektträger zunächst Projektskizzen von maximal 15 DIN-A4-Seiten in schriftlicher und elektronischer Form auf dem Postweg vorzulegen.

Die Projektskizzen sind wie nachfolgend dargestellt zu gliedern:

- Deckblatt (einseitig)
  - Stichwort bzw. evtl. Akronym (maximal 15 Zeichen)
  - Langfassung der Projektbezeichnung (maximal 250 Zeichen)
  - Projektleitung (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, E-Mail)
  - Aufzählung der gegebenenfalls beteiligten Projektpartner (Ansprechpartner, Anschriften, E-Mail)
  - Darstellung Umsatzanteile Fahrzeug- und Zulieferindustrie der Projektpartner bzw. bei Forschungseinrichtungen der Kompetenzen im Bereich der Fahrzeugproduktion
  - Kurzbeschreibung des Projektansatzes (maximal 1 200 Zeichen)
  - Gegebenenfalls Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
  - Datum/Firmenstempel/Unterschrift (Projektleitung)
- Beschreibung der Projektidee (maximal 14 DIN-A4-Seiten)
  - Ausgangslage und Problembeschreibung
  - Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes
  - Projektkonzept
  - Verwertungs- und Transferkonzept
  - Konzept für Bewertung der Zielerreichung des Projekts
  - Kompetenz und Umsetzungspotenziale der Kooperationspartner
  - Laufzeit und Finanzierungskonzept, gegebenenfalls Aufteilung des Mengengerüsts auf die Projektpartner

Aus der Vorlage einer Projektskizze besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Der Antragsteller hat keinen Anspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Beitrag zu den publizierten, übergeordneten Zielen des Förderrahmens und den in den Nummern 1 und 2 genannten Zielen der Förderrichtlinie;
- Möglichkeiten des Wissens- und Technologietransfers, Beiträge zu den Querschnittsaspekten (siehe Nummer 2);
- Chancen für den branchenweiten Innovations- und Transformationsprozess und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts;
- Innovationshöhe, Angabe des Technologiereifegrades vor Beginn des Projekts und angestrebter Technologiereifegrad zu Projektende;
- Darstellung der mit der Durchführung des Projekts verbundenen technischen und wirtschaftlichen Risiken;
- Wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Projekts, gegebenenfalls auch differenziert nach Teilprojekten;
- Anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse;
- Verwertungskonzept;
- Schlüssigkeit, Angemessenheit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung;
- Effiziente und handhabbare Projektorganisation;
- Beteiligung von Start-Ups und KMU;
- Nachgewiesene Kompetenzen der Antragsteller.



Projektskizzen stehen untereinander im Wettbewerb. Das BMWi behält sich vor, sich bei der Bewertung der vorgelegten Projektskizzen durch eine unabhängige, zur Vertraulichkeit verpflichtete Expertenrunde beraten zu lassen. Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

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

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert einen förmlichen Förderantrag (gegebenenfalls einschließlich eines Kooperationsvertrags) vorzulegen.

Der Förderantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- Name und Größe der Unternehmen bzw. Einrichtungen,
- Standort des Projekts,
- Beschreibung des Projekts mit Angabe Beginn und Abschlusses,
- Darstellung einer aussagekräftigen Arbeits- und Zeitplanung
- Darstellung einer aussagekräftigen Verwertungsplanung,
- Kosten bzw. Ausgaben des Projekts.

Über den Antrag wird nach abschließender Prüfung entschieden. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Projekte 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 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 den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## 7 Inkrafttreten und Befristung

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Ihre Laufzeit ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens ihrer beihilferechtlichen Grundlage, der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, nicht aber über den 31. Dezember 2024 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 2024 in Kraft gesetzt werden.

Berlin, den 16. März 2021

Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag  
Ernst Stöckl-Pukall

---