

# **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

## **Bekanntmachung der Richtlinie Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV)**

**Vom 12. Mai 2020**

### **Präambel**

Bis zum Jahr 2030 ist nach vorliegenden Prognosen in Deutschland von erheblichen Verkehrsleistungszuwächsen im Güterverkehr auszugehen. Für die Logistikfähigkeit der Wirtschaft in Deutschland, das Erreichen der nationalen und europäischen Ziele beim Klimaschutz und bei der Digitalisierung der Wirtschaft kommt einem leistungs- und wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr eine Schlüsselrolle zu. Dazu ist eine umfassende technologische und prozessuale Modernisierung des Schienengüterverkehrs unabdingbar. Sie soll die Dienstleistungsqualität verbessern, die Produktivität steigern und die Wettbewerbsfähigkeit der schienengebundenen Logistik nachhaltig erhöhen. Bei der Erprobung und Einführung technologischer und prozessualer Innovationen sind dabei aufgrund der internationalen Verknüpfung des Schienengüterverkehrs insbesondere die Aspekte der Interoperabilität sowie hoher Sicherheitsanforderungen zu beachten.

In den vergangenen Jahren wurde in Deutschland zu wenig in Innovationen, die den Schienengüterverkehr ökonomischer machen und seine Logistikfähigkeit erhöhen, investiert. Einer kurzfristigen Modernisierung ausschließlich aus eigener Kraft der Unternehmen stehen derzeit weiter steigende Kosten, fortbestehende Wettbewerbsnachteile der Schiene und sehr geringe Margen der Akteure des Schienengüterverkehrs entgegen. Zudem bleiben Investitionen in die Entwicklung innovativer Technologien häufig aus, da Unternehmen den Nutzen dieser Maßnahmen nicht in ausreichendem Maße für sich verwerten können. Gleichzeitig entfalten neue und innovative Produkte erst dann ihre Wirkung, wenn sie erfolgreich in die Märkte eingeführt werden.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Vertretern der Wirtschaft und der Branche den Masterplan Schienengüterverkehr entwickelt, der am 23. Juni 2017 veröffentlicht wurde. Diese Richtlinie setzt das im Masterplan Schienengüterverkehr dargestellte „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ und die darin vorgesehene Förderung von Innovationsvorhaben in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und innovative Fahrzeugtechnik um. Die Branche hat zugesagt, einen Eigenbeitrag von mindestens 50 % zu leisten.

Der Leitgedanke des Förderprogramms besteht darin, den Innovationsstau im Schienengüterverkehr zu beheben und Innovationen zur Stärkung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs möglichst schnell zur Anwendungsreife zu bringen und in den Markt einzuführen. Dazu werden Testfelder und Piloten sowie Demonstratoren zur Erprobung innovativer Technologien und Markteinführungen von Innovationen gefördert.

### **§ 1**

#### **Förderziel und Zweck**

(1) Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie Z-SGV und den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV) Zuwendungen für die Erprobung und Markteinführung innovativer Technologien des Schienengüterverkehrs in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Schienenfahrzeugtechnik.

(2) Mit der Zuwendung soll das Ziel erreicht werden, den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Zu diesem Zweck soll ein Innovationsschub im Schienengüterverkehr erwirkt werden. Das bedeutet, dass innovative Technologien, die den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger machen, möglichst zeitnah zur Anwendungsreife gebracht und ein Anschub für die Markteinführung gegeben werden. Durch die Zuwendungen des Bundes soll Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden. Der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland soll steigen.

(3) Beihilferechtliche Grundlage für die Förderrichtlinie ist Artikel 93 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Verbindung mit Kapitel VI der von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (Eisenbahnleitlinien, Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, 2008/C 184/07). Diese Richtlinie wird gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV der Europäischen Kommission notifiziert.

(4) Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## Gegenstand der Förderung

(1) Gefördert werden Innovationen im Schienengüterverkehr in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Im Rahmen eines Portfolioansatzes soll die Zuwendung einem breiten Spektrum an sektorspezifischen Innovationen offenstehen. Neben der Förderung innovativer Produkte und Komponenten sowie mit den konkreten Vorhaben verbundenen Technologieanpassungen umfasst die Förderung auch Organisations- und Prozessinnovationen sowie systemseitige Innovationen. Die Förderung umfasst ebenso Innovationen, die eine Interaktion zwischen Schienengüterverkehr und Infrastruktur betreffen oder die eine verbesserte Integration des Schienengüterverkehrs in Logistikketten ermöglichen.

(2) Voraussetzung für eine Zuwendung ist, dass die zu fördernde Innovation das Potenzial aufweist, die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit, die Flexibilität oder die Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland zu erhöhen. Zudem wird der Neuigkeitsgehalt einer Anwendung berücksichtigt. Zyklische Veränderungen im Rahmen wiederkehrender Geschäftsprozesse sind nicht zuwendungsfähig. Die geförderten Maßnahmen und die im Rahmen der geförderten Maßnahmen gewonnenen Erkenntnisse und Daten müssen diskriminierungsfrei zugänglich sein. Abweichungen hiervon können bei der Bewilligungsbehörde beantragt und von dieser genehmigt werden. § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bleibt unberührt.

(3) Die Förderung umfasst verschiedene Entwicklungsstadien, die im Rahmen dieser Förderrichtlinie in zwei Förderlinien zusammengefasst werden: Gefördert werden zum einen die Erprobung innovativer Technologien im Rahmen von Testfeldern und Piloten beziehungsweise Demonstratoren (Förderlinie 1), zum anderen die Markteinführung innovativer Technologien (Förderlinie 2).

a) Testfelder und Piloten sowie Demonstratoren zur Erprobung innovativer Technologien im Schienengüterverkehr (Förderlinie 1)

Gefördert werden Erprobungen und Tests von Innovationen im Schienengüterverkehr mit Hilfe von mobilen und stationären Testfeldern oder Pilotprojekten sowie mit dem konkreten Vorhaben verbundene Technologieentwicklungen. Dazu gehören auch Innovationen zur Erhöhung der Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs, beispielsweise durch schienenbezogene Innovationen in multimodalen Transportketten, sowie Innovationen, die potenziell neue Märkte für den Schienengüterverkehr erschließen. Zuwendungsfähig sind sowohl die Erprobung materieller und immaterieller Komponenten (Software, Anwendungen, Apps) als auch Technologien zur Vereinfachung und Stabilisierung der Produktionsprozesse. Ziel der Vorhaben soll es sein, Innovationen im Schienengüterverkehr möglichst zeitnah zur technischen und wirtschaftlichen Anwendungsreife zu bringen.

Vorhaben dieser Förderlinie müssen einer der Kategorien „Testfelder und Pilotprojekte“ oder „Demonstratoren“ vollständig zugeordnet werden.

„Testfelder und Pilotprojekte“ bezwecken die Gewinnung von Kenntnissen und Fertigkeiten mit dem Ziel, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder wesentliche Verbesserungen bei bestehenden Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen für den Schienengüterverkehr herbeizuführen und diese anwendungsorientiert zu erproben. Hierzu zählen auch die Entwicklung von Teilen komplexer Systeme und der Bau von Prototypen mit Schnittstellen zu bestehenden Systemen. Des Weiteren zählt die Erprobung der Betriebstauglichkeit von Innovationen, wenn dies für die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig ist, dazu. Inbegriffen ist auch der Aufbau von mobilen oder stationären Testfeldern zur Erprobung von Innovationen<sup>1</sup>.

Die Kategorie „Demonstratoren“ im Sinne dieser Richtlinie umfasst die Anpassungen von Produkten, Dienstleistungen, Innovationen, Demonstrationsmaßnahmen sowie die Erprobung und Validierung neuer oder verbesserter Produkte, Verfahren und Dienstleistungen in einem für die realen Einsatzbedingungen repräsentativen Umfeld, wenn das Hauptziel darin besteht, im Wesentlichen noch nicht im Schienengüterverkehr angewandte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen für den Schienengüterverkehr anwendbar zu machen. „Demonstratoren“ schließt die Entwicklung von kommerziell nutzbaren Produkten, Dienstleistungen und Innovationen ein, wenn es sich dabei zwangsläufig um das kommerzielle Endprodukt handelt und dessen Herstellung allein für Demonstrations- und Validierungszwecke zu teuer wäre. Zu einem Demonstrator zählen zum Beispiel auch Tätigkeiten zur Konzeption, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie der Erwerb, die Kombination, die Gestaltung und die Nutzung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten<sup>2</sup>.

b) Unterstützung für die Markteinführung innovativer Technologien in den Schienengüterverkehr (Förderlinie 2)

Gefördert werden Innovationen, die neu und über den Umfang von Piloten hinaus im Schienengüterverkehr eingesetzt werden. Zu fördernde Vorhaben müssen zuvor positive Effekte im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit oder Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs gezeigt haben, dürfen aber in Deutschland noch nicht Marktstandard geworden sein. Die Innovation sollte mit bestehenden Systemen kompatibel sein. Die Erprobung kann, muss aber nicht, in der Förderlinie 1 erfolgt sein. Gefördert werden können nur Innovationen, die eine begründete Aussicht auf wirtschaftliche Tragfähigkeit im Markt haben, deren Markteinführung aber ohne eine entsprechende Zuwendung

<sup>1</sup> Begriffsbestimmungen gemäß Nummer 1.3 Absatz 15 q „Industrielle Forschung“ der Mitteilung der Kommission – Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation, 2014/C 198/01.

<sup>2</sup> Begriffsbestimmungen gemäß Nummer 1.3 Absatz 15 Buchstabe j „Experimentelle Entwicklung“ der Mitteilung der Kommission – Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation, 2014/C 198/01.

nicht wirtschaftlich wäre oder die mit einem technisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sind mit der Folge, dass sie aus wirtschaftlichen Gründen ohne Gewährung der Zuwendung nicht durchgeführt würden.

(4) Die Zuwendung wird nicht gewährt für wissenschaftliche Forschung und für Vorhaben im „Bundesforschungsprogramm Schiene“, Infrastrukturausbau (Elektrifizierung), die infrastrukturseitige und fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung oder für alternative Antriebstechnologien. Nicht zuwendungsfähig sind zudem Vorhaben, die primär den Zielen Lärmreduzierung oder Steigerung der Energieeffizienz dienen. Treten positive Effekte in den oben genannten Bereichen als Nebeneffekte einer innovativen Maßnahme auf, so ist dies kein Ausschlusskriterium für die Zuwendungsfähigkeit und kann bei der Bewertung berücksichtigt werden.

(5) Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) als Vorsteuer abziehbar ist, ist nicht zuwendungsfähig.

### § 3

#### Zuwendungsempfänger

(1) Antragsberechtigt sind Unternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände und juristische Personen des Privatrechts, die im Rahmen von Einzel- oder Verbundvorhaben anwendungsbezogen in innovative Technik oder Prozesse für den Schienengüterverkehr investieren wollen. Voraussetzung ist eine rechtsfähige Vertretung während der gesamten Laufzeit der Förderung in Deutschland. Die Antragstellung durch nichtbundeseigene Eisenbahnen und Start-Ups wird ausdrücklich begrüßt.

(2) Von den Partnern eines Verbundvorhabens ist ein Koordinator zu benennen, welcher der Bewilligungsbehörde in allen Fragen der Abwicklung als Ansprechpartner dient und der einen Sitz oder eine selbständige Niederlassung in Deutschland hat. Die Partner eines Verbundvorhabens regeln ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung. In dem Vertrag ist insbesondere zu regeln, wie die Arbeitspakete verteilt und bepreist sind und wie im Falle des Ausscheidens eines Verbundpartners die Fortführung des Vorhabens sichergestellt wird.

(3) Antragstellern, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind, dürfen keine Zuwendungen gewährt werden. Ebenfalls von einer Zuwendung ausgeschlossen sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Ziffer 2.2 Absatz 20 der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01).

(4) Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Zuwendung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO betreffen.

### § 4

#### Zuwendungsvoraussetzungen

(1) Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Vorhabens verfügen. Sie müssen die ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen können.

(2) Das Vorhaben darf vor Erlass des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn gilt die Aufnahme von Arbeiten, welche dem beantragten Vorhaben zuzuordnen sind und nicht lediglich als vorbereitende Arbeiten zu werten sind; ebenso die verbindliche Auftragserteilung an ein verbundenes Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I zur Verordnung (EU) 651/2014. Der Abschluss eines der Ausführung des Vorhabens zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags oder eine entsprechende Beauftragung innerhalb eines bestehenden Rahmenvertrags ist grundsätzlich als Vorhabenbeginn zu werten. Bereits geleistete Vorarbeiten müssen nachgewiesen werden, sind aber nicht mehr zuwendungsfähig.

(3) Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Zuwendung zur Unterstützung für die Markteinführung innovativer Technologien in den Schienengüterverkehr (Förderlinie 2) ist zudem, dass der Zuwendungsempfänger sich verpflichtet, geförderte Innovationen mindestens zwei Jahre nach Abschluss der Fördermaßnahme zweckgebunden einzusetzen (zweckgebundene Nutzungsdauer). Genaueres regelt die Bewilligungsbehörde im Zuwendungsbescheid.

(4) Auftragsvergabe ist zulässig, sofern der Zuwendungsempfänger sämtliche mit der Zuwendung in Zusammenhang stehenden Risiken, insbesondere Rückforderungen und Rechtsfolgen aus dem Verschweigen subventionserheblicher Tatsachen, übernimmt. Auftragsvergaben sind im Antragsverfahren zu benennen. Die Vergabe an Einrichtungen oder Firmen, die als Zuwendungsempfänger eine niedrigere Förderquote gemäß § 5 hätten, ist unzulässig.

(5) Jeder Zuwendungsempfänger erklärt seine ausdrückliche Zustimmung gemäß Gesetz zur Anpassung des Datenschutzrechts an die Verordnung (EU) 2016/679 und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 (Datenschutz-Anpassungs- und -Umsetzungsgesetz EU – DSAnpUG-EU) vom 30. Juni 2017 in der jeweils geltenden Fassung, dass die zur Anbahnung und Abwicklung der Zuwendung verwendeten Daten uneingeschränkt an die Bewilligungsbehörde weitergegeben und von der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt gespeichert, bearbeitet und weitergegeben werden können, sowie dass sämtliche Daten in Verbindung mit der Zuwendung veröffentlicht werden dürfen. Bei Auftrags-

vergabe ist die entsprechende Zustimmung des Auftragnehmers rechtzeitig vom Zuwendungsempfänger einzuholen. § 30 VwVfG bleibt unberührt.

(6) Jeder Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, Aktivitäten zur Vorhabenkommunikation, Information und Kundenakquise durchzuführen und an Aktivitäten des Vorhabenpartners sowie des Zuwendungsgebers hierzu mitzuwirken. Eine besondere Vergütung kann hierfür nicht erhoben werden.

(7) Das Vorhabenvolumen muss mindestens 25 000 Euro (Bagatellgrenze) betragen.

(8) Die aus dem „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ insgesamt gewährten Zuwendungen dürfen den tatsächlich geleisteten Eigenbeitrag der Branche nicht überschreiten.

## § 5

### Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

(1) Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Wege einer Anteilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im jeweiligen Einzelfall über die konkrete Zuwendungshöhe bzw. -summe.

(2) Die Förderquote als Anteil der zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben beträgt

a) für Vorhaben der Förderlinie 1, die der Kategorie „Testfelder und Pilotprojekte“ zugeordnet werden, in Abhängigkeit von der Größe der Unternehmen<sup>3</sup>:

- i. Für große Unternehmen bis zu 50 %
- ii. Für mittlere Unternehmen bis zu 60 %
- iii. Für kleine Unternehmen bis zu 70 %
- iv. Für Forschungseinrichtungen bis zu 100 %

Bei Zusammenarbeit zwischen Unternehmen (bei großen Unternehmen grenzübergreifend oder mit mindestens einem KMU<sup>4</sup>) oder zwischen einem Unternehmen und einer Forschungseinrichtung erhöht sich die maximale Förderquote für kleine Unternehmen um 10 Prozentpunkte und für mittlere sowie große Unternehmen um jeweils 15 Prozentpunkte.

b) für Vorhaben der Förderlinie 1, die der Kategorie „Demonstratoren“ zugeordnet werden, in Abhängigkeit von der Größe der Unternehmen:

- i. Für große Unternehmen bis zu 25 %
- ii. Für mittlere Unternehmen bis zu 35 %
- iii. Für kleine Unternehmen bis zu 45 %
- iv. Für Forschungseinrichtungen bis zu 100 %

Bei Zusammenarbeit zwischen Unternehmen (bei großen Unternehmen grenzübergreifend oder mit mindestens einem KMU) oder zwischen einem Unternehmen und einer Forschungseinrichtung erhöht sich die maximale Förderquote für Unternehmen um jeweils 15 Prozentpunkte.

c) Für Vorhaben der Förderlinie 2 bis zu 50 %.

(3) Zuwendungsfähige Kosten in der Förderlinie 1 richten sich nach den ANBest-P-Kosten und sind unter anderem

a) Personalkosten;

b) Kosten für Material und Fremdleistungen. Dazu gehören Instrumente und Ausrüstungen, materielle sowie immaterielle Anlagen und Dienstleistungen soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Werden diese Güter nicht während ihrer gesamten Lebensdauer für das Vorhaben genutzt, sind nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelten Nutzungskosten während der Dauer des Vorhabens zuwendungsfähig;

c) Die übrigen durch das Vorhaben verursachten Kosten können, soweit beantragt und bewilligt, pauschal durch einen Zuschlag von 120 % auf die Personalkosten abgegolten werden. Hierzu gehören Kosten für Gebäude und Grundstücke, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Bei Gebäuden gelten nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelten Nutzungskosten während der Dauer des Vorhabens als zuwendungsfähig. Bei den Grundstücken sind die Kosten der kommerziellen Übertragung und die tatsächlich entstandenen Kapitalkosten zuwendungsfähig. Zuwendungsfähig sind zudem die im Vorhabenzusammenhang entstehenden Kosten für Trassen- und Anlagenentgelte, soweit diese nicht im Rahmen anderer Förderinstrumente gefördert werden. Auch dazu zählen zusätzliche Gemeinkosten und sonstige Betriebskosten (unter anderem für Material, Bedarfsartikel und dergleichen).

(4) Zuwendungsfähige Kosten in der Förderlinie 2 sind die Kosten nach § 5 Absatz 3 sofern sie zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten zählen sowie zu den Mehrkosten, die durch die Einführung der in § 2 Absatz 3 aufgeführten Innovationen entstehen und in direktem Zusammenhang mit deren Einführung stehen, insbesondere der Umbau von

<sup>3</sup> Die Einordnung in die Kategorien „mittlere Unternehmen“ und „kleine Unternehmen“ richtet sich nach der Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2013 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36). „Große Unternehmen“ sind Unternehmen, die nicht unter den Begriff der kleinen und mittleren Unternehmen fallen.

<sup>4</sup> KMU = kleine und mittlere Unternehmen

Fahrzeugen bzw. Infrastruktur und die Installationskosten von immateriellen Komponenten. Kosten, die im Zusammenhang mit dem Betrieb stehen und die auch ohne den Einsatz der geförderten Maßnahme entstünden, sind nicht zuwendungsfähig.

(5) Für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen, die keine Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind, sind entsprechend der ANBest-P ausschließlich die unmittelbar vorhabenbezogenen Ausgaben zuwendungsfähig. Von diesen Einrichtungen darf zur Deckung weiterer indirekter Ausgaben ein pauschaler Zuschlag von bis zu 20 % der Gesamtsumme der für das Vorhaben angesetzten Personalausgaben veranschlagt und abgerechnet werden.

(6) Zuwendungsfähig sind nur die Kosten bzw. Ausgaben, die unmittelbar mit dem Vorhaben in Zusammenhang stehen.

(7) Nicht zuwendungsfähige Kosten bzw. Ausgaben:

routinemäßige oder regelmäßige Änderungen an bestehenden Produkten, Produktionslinien, Produktionsverfahren, Dienstleistungen oder anderen laufenden betrieblichen Prozessen, selbst wenn diese Änderungen Verbesserungen darstellen sollten. Schulungskosten sind nicht zuwendungsfähig. Kosten bzw. Ausgaben, die durch die Antragstellung entstehen, insbesondere das Einholen von Angeboten, Recherchen und die Erstellung der Vorhabenplanung, können nicht gefördert werden.

## § 6

### Sonstige Zuwendungsbestimmungen

(1) Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Die in der Richtlinie aufgeführten Angaben, von denen die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängt, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes (SubvG). Der Bewilligungsbehörde sind unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind (§ 3 SubvG). Ein Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug jedweder nach dieser Richtlinie zugewiesener Mittel und zur vollständigen Rückzahlungspflicht für den Empfänger gegenüber der Bewilligungsbehörde. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller über die subventionserheblichen Tatsachen nach Maßgabe der VV Nummer 3.4.6 zu § 44 BHO in Kenntnis gesetzt, über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetrugs aufgeklärt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

(2) Bestandteil eines Zuwendungsbescheids werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung“ (ANBest-P), sofern auf Ausgabenbasis abgerechnet wird, die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis“ (ANBest-P-Kosten), sofern auf Kostenbasis abgerechnet wird, sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (BNBest-mittelbarer Abruf BMVI).

(3) Darüber hinaus können im Einzelfall weitere Nebenbestimmungen im Zuwendungsbescheid formuliert werden.

(4) Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, die ihnen zur Verfügung gestellte Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden.

(5) Die auf der Grundlage dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendungen dürfen nicht mit anderen staatlichen Zuwendungen im Sinne des Artikels 107 AEUV oder mit anderen Gemeinschaftsfinanzierungen kumuliert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine Zuwendungsintensität ergibt, die die in § 5 Absatz 2 genannte anzuwendende maximale Förderquote übersteigt.

(6) Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer entsprechenden Internetseite der Europäischen Kommission veröffentlicht werden. Erhaltene Zuwendungen können im Einzelfall von der Europäischen Kommission geprüft werden.

(7) Der Antragsteller muss spätestens mit Einreichung des formellen Förderantrags jeweils Informationen zur Bonitätsbetrachtung einreichen. Dies sollte mindestens folgende Angaben umfassen: Handels-/Vereinsregisternummer, Gründungsdatum, Eigenkapital, Eigentumsverhältnisse, Anzahl Mitarbeitende, Unternehmensstruktur (Töchter, Geschäftsfelder, Hauptkundencluster), Umsatz, Gewinn/Verlust, Unternehmensplanung, bisherige Erfahrungen im Schienengüterverkehr. § 30 VwVfG bleibt unberührt. Die Bewilligungsbehörde kann im Zuwendungsbescheid eine dingliche Sicherung eines etwaigen Erstattungsanspruchs vorsehen.

(8) Vorhaben sind innerhalb der in § 8 genannten Förderperiode abzuschließen. Vorhaben mit einer längeren Laufzeit können unter der Voraussetzung bewilligt werden, dass sie in der Vorhabenlaufzeit außerhalb der Förderperiode ohne Bundesmittel fortgesetzt werden. Dies ist im Finanzierungsplan kenntlich zu machen. Zudem ist ein Zwischenziel, welches mit Hilfe der Bundeszuwendung erreicht werden soll, vom Gesamtvorhabenziel abzugrenzen und zu benennen.

(9) Jeder Zuwendungsempfänger berichtet jeweils zum 15. nach Quartalsende gegenüber der Bewilligungsbehörde den Vorhabenfortschritt sowie den Stand der Inanspruchnahme von Bundesmitteln jeweils im Vorquartal und kumuliert für das Kalenderjahr (Quartalsbericht). Im Einzelfall kann die Bewilligungsbehörde den Berichtszeitraum verlängern. Spätestens sechs Monate nach Ende des Vorhabens legt der Zuwendungsempfänger einen Abschlussbericht vor, in dem die erzielten Ergebnisse unter Bezugnahme auf die Vorhabenplanung dargestellt und bewertet werden.

Sollte das Vorhaben über die Dauer der Bezuschussung mit Bundesmitteln hinaus fortgeführt werden, so sind sowohl nach Ende der Förderung wie auch nach Abschluss des Vorhabens jeweils ein Abschlussbericht vorzulegen. Bei Verbundvorhaben werden die Einzelberichte mit einer Übersicht vom Koordinator übersandt. Der Bund kann diese Informationen in geeigneter Form veröffentlichen.

(10) Sollte der Vorhabenverlauf wesentlich von den antragsbegründenden Unterlagen oder der Bewilligung abweichen oder zeichnen sich derartige Abweichungen ab, weist der Zuwendungsempfänger und der Koordinator im Fall von Verbundprojekten in seinem Quartalsbericht explizit darauf hin und schlägt Anpassungen vor. Die Bewilligungsbehörde prüft daraufhin erneut die Erfolgsaussichten bzw. das wirtschaftlich-technische Risiko des Vorhabens und kann unter Berücksichtigung der Anpassungsvorschläge den Zuwendungsbescheid anpassen oder das Vorhaben vorzeitig beenden. Die Modalitäten der Abwicklung regelt die Bewilligungsbehörde, zweckentsprechend eingesetzte Zuwendungen werden nicht zurückgefordert. Für die Rückabwicklung oder etwaige Zusatzkosten werden keine Zuwendungen gewährt.

(11) Der Bund als Zuwendungsgeber ist gemäß § 7 Absatz 2 BHO und den VV zu § 44 BHO verpflichtet, die Fördermaßnahme zu evaluieren. Jeder Zuwendungsempfänger ist zur Zusammenarbeit verpflichtet. Mit der Abgabe der Projektskizze erklärt er sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Evaluation des Förderprogramms benötigten Daten bereitzustellen, sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Hierzu gehören Angaben darüber, inwieweit sich Preise, Verkehrsmengen und Renditen im Lichte der Zuwendung verändert haben. Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die Auftragnehmer die dafür benötigten Daten ebenfalls bereitstellen. Diese Angaben dürfen zum Zwecke einer externen Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden.

## § 7

### Verfahren

(1) Bewilligungsbehörde ist das  
Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
D-53175 Bonn.

Dieses ist für die Antrags- und Verwendungsprüfung einschließlich der Geltendmachung von Rückforderungen zuständig und veranlasst die Mittelgewährung entsprechend den in § 6 Absatz 2 geltenden Bestimmungen. Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht diese Richtlinie und weiterführende Informationen auf seiner Internetseite.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt Interessenten und Antragsteller vor Antragstellung und im Bewilligungsverfahren im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten.

(3) Die Verfahrenssprache ist Deutsch.

#### 1. Antragsverfahren

(4) Es kommt ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung. Dem formalen Förderantrag geht dabei die Einreichung einer Projektskizze voraus. Skizzen sowie spätere Anträge auf Gewährung von Zuwendungen sind über das elektronische Antrags- und Angebotssystem des Bundes (easy-online, unter <https://foerderportal.bund.de/easyonline>) einzureichen. Projektskizzen können jederzeit nach Inkrafttreten dieser Richtlinie eingereicht werden und werden von der Bewilligungsbehörde nach ihrem Eingangsdatum bearbeitet. Der Vorhabenbeginn sollte spätestens sechs Monate nach Vorlage einer Projektskizze möglich sein. Bei Verbundvorhaben reicht der Koordinator die Projektskizze ein. Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Zuwendung abgeleitet werden. Förderanträge können nur nach Aufforderung eingereicht werden. Bei Verbundvorhaben reicht der Koordinator den Antrag ein. Wird innerhalb von zwei Monaten nach Aufforderung kein Antrag vorgelegt, so wird die Aufforderung gegenstandslos. Aus der Vorlage eines Förderantrags kann kein Rechtsanspruch auf eine Zuwendung abgeleitet werden. Es besteht kein Anspruch auf Rückgabe einer eingereichten Projektskizze und evtl. weiterer vorgelegter Unterlagen, die im Rahmen des Antragsverfahrens eingereicht wurden.

(5) In der ersten Verfahrensstufe wird die Projektskizze inhaltlich bewertet. In der zweiten Verfahrensstufe wird der Einreicher der positiv bewerteten Projektskizze aufgefordert, einen formalen Förderantrag vorzulegen. Dieser wird einer fachlichen sowie einer formalen Prüfung unterzogen und von der Bewilligungsbehörde beschieden.

(6) Die Bewilligungsbehörde kann sich bei Bedarf Dritter zur inhaltlichen sowie zur fachlichen Einschätzung eines Vorhabens bedienen.

(7) Inhalt der Projektskizze

a) Die Projektskizze ist so zu gestalten, dass sie selbsterklärend ist und eine Beurteilung ohne weiterführende Recherchen zulässt. Sie darf einen Umfang von 15 Seiten nicht überschreiten.

b) Für die Projektskizze ist die folgende Gliederung zu verwenden. Es steht dem Einreicher einer Projektskizze frei, unter Berücksichtigung des genannten Maximalumfangs seiner Projektskizze weitere Punkte anzufügen, die seiner Meinung nach für eine Beurteilung des Vorschlags von Bedeutung sind.

i. Zusammenfassung des Projektvorschlags (Management Summary)

ii. Gesamtziel des Vorhabens

- iii. Stand von Wissenschaft und Technik, bisherige eigene Arbeiten und relevante Aktivitäten anderer Akteure
- iv. Erklärung, dass die zu fördernde Innovation nicht dem Marktstandard in Deutschland entspricht
- v. Nachweis über Vorhabenelemente, die bereits gefördert wurden, einschließlich der festgelegten Nutzungs- und Verwertungsrechte
- vi. Kurzdarstellung der Kompetenzen des Zuwendungsempfängers bzw. der Verbundpartner
- vii. Innovationsgehalt des Lösungsansatzes
- viii. Abschätzung der Kosten-Nutzen-Aspekte auch unter Berücksichtigung der spezifischen Nutzen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland
- ix. Arbeits- und Zeitplanung
- x. Finanzierungsplanung bzw. Vorkalkulation inklusive der Darstellung der Gesamtfinanzierung und des aufzubringenden Eigenanteils
- xi. Verwertungsplanung (wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten, Interoperabilität, Darstellung des Potenzials für zusätzlichen Schienengüterverkehr, der wirtschaftlichen Potenziale und gegebenenfalls Umsetzbarkeit am Markt, Übertragbarkeit der Lösungen, Akzeptanz der Lösungen etc.)
- xii. Bei Verbundvorhaben sind der Koordinator, die jeweiligen Arbeitsanteile und Ansprechpartner der einzelnen Vorhabenpartner anzugeben.

(8) Bewertungsgrundlage für die inhaltliche Prüfung sind insbesondere der Beitrag zu dem in § 1 beschriebenen Zuwendungszweck sowie der Beitrag zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Zielen. Darüber hinaus wird das Vorhaben auf die zu erwartenden Markteffekte, die Machbarkeit und zeitnahe Umsetzung, den Förderbedarf, die Neuheit (Innovationsgehalt) und den zusätzlichen Nutzen für den Schienengüterverkehr relativ zum Stand von Wissenschaft und Technik geprüft, die Expertise des Fördernehmers berücksichtigt und der Gesamteindruck der Projektskizze bewertet. Das Ergebnis der inhaltlichen Prüfung der Projektskizze wird dem Vorhabenträger schriftlich mitgeteilt. Im Falle einer positiven Einschätzung wird der Vorhabenträger aufgefordert, einen formalen Förderantrag vorzulegen.

#### (9) Inhalt des formalen Förderantrags

In dem formalen Förderantrag muss der Finanzierungsplan bzw. die Vorkalkulation detaillierter aufgeschlüsselt und mit fachlichen Ausführungen in der Vorhabenbeschreibung erläutert werden. Darüber hinaus müssen in der Vorhabenbeschreibung die Ziele des Vorhabens sowie insbesondere Arbeits- und Verwertungsplan ausführlicher und konkreter dargestellt werden. Die erwarteten Zahlungsströme des Vorhabens sind im Detail mindestens nach Jahren aufgeschlüsselt darzustellen und bei Verbundvorhaben den Vorhabenpartnern zuzuschneiden.

Inhaltliche oder förderrechtliche Auflagen aus der Begutachtung der Projektskizze sind in den Förderanträgen zu beachten und umzusetzen.

#### (10) Fachliche und formale Prüfung

Die Prüfung umfasst eine Plausibilitätsprüfung des detaillierten Finanzierungsplans bzw. der Vorkalkulation, eine detaillierte Prüfung der Vorhabenplanung, der Beiträge zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Zielen und eine Prüfung auf zuwendungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens. Bei Verbundvorhaben wird zudem die Struktur der Zusammenarbeit im Verbund geprüft.

Das Ergebnis der Antragsprüfung wird den Antragstellern schriftlich in einem Zuwendungsbescheid mitgeteilt.

### 2. Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren

(11) Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines bestandskräftigen Zuwendungsbescheids. Dem Fördernehmer werden die bewilligten Fördermittel im Wege des Abrufverfahrens gemäß VV-BHO Nummer 7 zu § 44 Absatz 1 BHO bereitgestellt. Hierbei sind die jeweiligen Vorgaben aus den einschlägigen Nebenbestimmungen (§ 6 Absatz 2) zu beachten.

(12) Der Zuwendungsempfänger wird verpflichtet, für die Auszahlung der Zuwendung am Verfahren „profi-Online“ teilzunehmen.

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

### 3. Verwendungsnachweisverfahren

(14) Verwendungsnachweise sind gemäß Nummer 10 VV-BHO zu § 44 Absatz 1 BHO zu erbringen. Bei Verbundvorhaben werden die Einzelberichte mit einer Übersicht vom Koordinator übersandt. Details regelt die Bewilligungsbehörde.

(15) Alle zuwendungserheblichen Unterlagen sind mindestens fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen. Hiervon unabhängig sind Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung oder einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen.

#### 4. Zu beachtende Vorschriften [Standardklausel]

(16) 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 VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

#### 5. Ausführungsbestimmungen

(17) Die Bewilligungsbehörde kann Ausführungsbestimmungen zu dieser Richtlinie erlassen. Insbesondere kann sie dabei Festlegungen über Termine, Art und Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege treffen. Die Ausführungsbestimmungen müssen diskriminierungsfrei sein. Wesentliche Änderungen der Verfahren und Abläufe dieser Richtlinie sind dabei nicht möglich. Die Ausführungsbestimmungen werden von der Bewilligungsbehörde im Internet veröffentlicht.

#### 6. Prüfung und Rückforderung

(18) Gegenüber dem Zuwendungsempfänger besteht ein Prüfungsrecht der Bewilligungsbehörde. Der Zuwendungsempfänger ist im Fall einer Überprüfung verpflichtet, alle zuwendungserheblichen Unterlagen vorzulegen. Dies schließt zuwendungserhebliche Unterlagen eines Auftragnehmers ein. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach oder kann er zuwendungserhebliche Nachweise nicht erbringen, ist die Zuwendung zurückzufordern. Die Verzinsung richtet sich nach den dem Zuwendungsbescheid beigefügten Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-P bzw. ANBest-P-Kosten).

### § 8

#### Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt nach erfolgter Notifizierung und Genehmigung durch die Europäische Kommission sowie Bekanntgabe im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2024.

Berlin, den 12. Mai 2020

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Stephan Bull