

- b) Sendungen von Samen von Schafen oder Ziegen von einer Veterinärbescheinigung nach dem Muster IIIA, IIIB oder IIIC gemäß Anhang III Teil A, Teil B oder C des Beschlusses 2010/470/EU,
- c) Sendungen von Eizellen und Embryonen von Pferden von einer Veterinärbescheinigung nach dem Muster IIA oder IIB gemäß Anhang II Teil A oder B des Beschlusses 2010/470/EU,
- d) Sendungen von Eizellen und Embryonen von Schafen und Ziegen von einer Veterinärbescheinigung nach dem Muster IVA oder IVB gemäß Anhang IV Teil A oder B des Beschlusses 2010/470/EU,
- e) Sendungen von Eizellen und Embryonen von Schweinen von einer Veterinärbescheinigung nach dem Muster VA oder VB gemäß Anhang V Teil A oder B des Beschlusses 2010/470/EU.
3. Der Beschluss 2010/470/EU hebt folgende Entscheidungen auf:
- a) Entscheidung 95/294/EG der Kommission vom 24. Juni 1995 zur Festlegung des Musters der Veterinärbescheinigung für den Handel mit Eizellen und Embryonen von Equiden (ABl. L 182 vom 2.8.1995, S. 27),
- b) Entscheidung 95/307/EG der Kommission vom 24. Juli 1995 zur Festlegung des Musters der Veterinärbescheinigung für den Handel mit Equidensperma (ABl. L 185 vom 4.8.1995, S. 58);
- c) Entscheidung 95/388/EG der Kommission vom 19. September 1995 zur Festlegung des Musters einer Veterinärbescheinigung für den innergemeinschaftlichen Handel mit Sperma, Eizellen und Embryonen von Schafen und Ziegen (ABl. L 234 vom 3.10.1995, S. 30),
- d) Entscheidung 95/483/EG der Kommission vom 9. November 1995 über das Muster der Bescheinigung für den innergemeinschaftlichen Handelsverkehr mit Eizellen und Embryonen von Schweinen (ABl. L 275 vom 18.11.1995, S. 30).
5. Diese Bekanntmachung ersetzt:
- a) die Bekanntmachung einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die beim innergemeinschaftlichen Verbringen von Eizellen und Embryonen von Pferden vorgeschriebene Tiergesundheitsbescheinigung vom 15. August 1995 (BANz. S. 9346),
- b) die Bekanntmachung einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die beim innergemeinschaftlichen Verbringen von Samen von Pferden vorgeschriebene Tiergesundheitsbescheinigung vom 15. August 1995 (BANz. S. 9346),
- c) die Bekanntmachung einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die beim innergemeinschaftlichen Verbringen von Eizellen und Embryonen von Schweinen vorgeschriebene Gesundheitsbescheinigung vom 28. November 1995 (BANz. S. 12256).

Bonn, den 13. September 2010  
333 - 36015/50

Bundesministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Im Auftrag  
Dr. Jentsch

## Bundesministerium für Gesundheit

### Bekanntmachung des GKV-Spitzenverbandes der Krankenkassen und Pflegekassen – Nachtrag zum Hilfsmittelverzeichnis und zum Pflegehilfsmittelverzeichnis –

Vom 16. Juli 2010

Der Spitzenverband Bund der Krankenkassen und Pflegekassen (GKV-Spitzenverband der Krankenkassen und Pflegekassen) erstellt gemäß § 139 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch ein Hilfsmittelverzeichnis, in dem von der Leistungspflicht umfasste Hilfsmittel aufzuführen sind. Das Hilfsmittelverzeichnis ist regelmäßig fortzuschreiben und im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Der GKV-Spitzenverband der Pflegekassen erstellt gemäß § 78 des Elften Buches Sozialgesetzbuch als Anlage zum Hilfsmittelverzeichnis ein Verzeichnis der von der Leistungspflicht umfassten Pflegehilfsmittel (Pflegehilfsmittelverzeichnis).

Der GKV-Spitzenverband der Krankenkassen, gleichzeitig handelnd als Spitzenverband der Pflegekassen, hat weitere Produkte in das Hilfsmittel- und das Pflegehilfsmittelverzeichnis eingestellt und Änderungen an bestehenden Produkteinträgen (z. B. der Produktbezeichnung, der Artikelnummer, der Konstruktionsmerkmale) vorgenommen. Der volle Wortlaut dieser Ergänzungen und Änderungen findet sich im Internet unter [www.gkv-spitzenverband.de](http://www.gkv-spitzenverband.de) mit Datum dieser Bekanntmachung.

Berlin, den 16. Juli 2010

GKV-Spitzenverband  
der Krankenkassen und Pflegekassen

Im Auftrag  
Dr. Monika Kücking

## Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### Bekanntmachung der Förderrichtlinie zur Unterstützung der Einführung eines interoperablen deutschlandweiten elektronischen Fahrgeldmanagements auf Basis der VDV-Kernapplikation Initiative ((eTicket Deutschland

Vom 1. September 2010

#### Präambel

In Deutschland ist der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) Teil der föderalen Struktur. Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen haben eigene Tarifstrukturen und unterschiedliche Zahlungssysteme und -infrastrukturen. ÖPV-Nutzer, die Verbund- und Ländergrenzen überschreiten, wechseln somit auch in ein neues Tarifsysteem mit anderen Zahlungssystemen und -infrastrukturen. Dies verursacht erhebliche Zugangshemmnisse und Nutzungsbarrieren.

Damit der tarif- und verbundübergreifende ÖPV kunden- und nutzerfreundlich gestaltet ist, bedarf es eines einheitlichen elektronischen Fahrscheins (eTicket). Das eTicket muss als Bestandteil eines einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) in den verschiedenen Systemen funktionieren und akzeptiert werden, sodass die unterschiedlichen Systeme miteinander kommunizieren können bzw. interoperabel sind<sup>1)</sup>.

Die Basis für die Interoperabilität mit einem eTicket setzt ein offener Standard, die sogenannte VDV-Kernapplikation (KA), die die verschiedenen Systeme und Techniken miteinander harmonisiert. Ausgehend von zentralen Diensten (Sicherheitsmanagement, Vertragsregelungen, Kontroll- und Sperrservice) bildet sie die Spielregeln für eine Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten im Verkehrsmarkt und schafft mit einheitlichen Schnittstellen die Möglichkeit zur Kommunikation zwischen den einzelnen Systemen.

Ein ((eTicket Deutschland (Sammelbegriff und Markenname für die eTicket- bzw. EFM-Aktivitäten auf Basis der KA), das in den unterschiedlichen Regionen ein- und umgesetzt wird, kann jedoch nur auf Basis eines umfassenden und nutzbaren Standards funktionieren. Die im Jahre 2005 mit einem Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) bereitgestellte Version der Kernapplikation bildete die Ausgangsbasis für die erste Förderphase zwischen den Jahren 2006 und 2009. Dabei galt es in erster Linie, die darin beschriebenen Kernelemente der KA (u. a. Sicherheitsmanagement, vertragliche Regelungen, Kontroll- und Sperrservice) aufzubauen und in Standardisierungsprojekten weiterzuentwickeln.

In Pilotprojekten wurden auf Basis der KA und den Standardisierungsprojekten die systemischen Grundlagen für die Erprobung von eTickets regional aufgebaut und miteinander vernetzt. Dabei standen zunächst die Zeitkarten im Abonnement im Vordergrund.

Mit diesen FuE-Aktivitäten wurde der technisch-organisatorische Rahmen für den Aufbau und die Vernetzung von EFM-Systemen in Deutschland maßgeblich geschaffen. Die Fortführung der Förderung von ((eTicket Deutschland soll an dieser Stelle hierauf aufbauen.

Das elektronische Fahrgeldmanagement bildet als Schlüsseltechnologie eine Innovationsallianz mit der High-Tech-Strategie. Darüber hinaus setzt die Förderinitiative das von der EU verfolgte Ziel der Interoperabilität von Ticketing- und Bezahlsystemen um (vgl. Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme IVS-Richtlinie, Aktionsplan Urbane Mobilität, Interoperable Fare Management [IFM]).

## 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

### 1.1 Zuwendungszweck

Im Rahmen dieser Förderinitiative sollen Systeme, Techniken, Organisationsstrukturen, Produkte und Verfahren des elektronischen Fahrgeldmanagements harmonisiert und normiert werden. Dazu ist die Einhaltung des Standards VDV-Kernapplikation notwendig.

Folgende Ziele sollen mit der Förderung erreicht werden:

- Abbau von Zugangshemmnissen im Öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Steigerung der Attraktivität des ÖV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Aufbau und Entwicklung neuer Distributionswege
- Einführung von Produkt- und Prozessinnovationen
- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale.

Die bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ hat ermittelt, dass rund ein Viertel der Bevölkerung (ab 14 Jahren) zu potenziellen ÖV-Kunden gezählt werden kann. Mit einem Erreichen der o. a. Ziele von ((eTicket Deutschland soll sich der Anteil des ÖV am Verkehrsaufkommen (Modal-Split) bis zum Jahre 2020 von 15 % auf 17 % erhöhen. Die Kunden des Öffentlichen Personenverkehrs werden dann mit elektronischen Medien (Chipkarte, Mobiltelefon) alle EFM-Systeme deutschlandweit nutzen können.

In den Jahren 2010 bis 2015 werden zentrale Dienste des EFM-Systems weiterentwickelt und die notwendigen Rahmenbedingungen für die Einführung des EFM-Systems in den Regionen verbessert. Bis Ende 2015 sollen 10 Mio. Kunden über ein elektronisches Medium verfügen, um das EFM-System nutzen zu können. Damit wird ca. ein Drittel aller Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs erreicht.

Zur Fortsetzung der Förderinitiative ((eTicket Deutschland aus dem Sonderprogramm der Bundesregierung für Forschung und Innovation sind in den Jahren 2010 bis 2015 insgesamt 20 Mio. € für die Umsetzung eines interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagements in Deutschland vorgesehen. Gleichzeitig will die Bundesregierung mit dieser Förderinitiative das Engagement auf Seiten der Länder und Kommunen verstärken.

### 1.2 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien, der BMBF-Standardrichtlinien für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen für Projekte zur Einführung eines interoperablen deutschlandweiten Fahrgeldmanagements auf Basis der VDV-Kernapplikation (Initiative ((eTicket Deutschland).

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand einer Förderung sind Maßnahmen in folgenden Bereichen, die dem Aufbau und der Einführung eines deutschlandweiten interoperablen Fahrgeldmanagements dienen:

- Anpassung und Weiterentwicklung von EFM-Systemen mit einer Migrationsstrategie zu ((eTicket Deutschland-Systemen mit interoperablen Bezahlverfahren
- Integration inter- und multimodaler Mobilitätsdienstleistungen in EFM-Systeme mit einer Demonstration auf einem KA-Medium
- (Weiter-) Entwicklung und Anpassung von zentralen Systemen und Kundenmedien
- Erprobung und Einführung verbund- und länderübergreifend nutzbarer EFM-Verfahren und -Produkte

- Entwicklung neuer und übertragbarer Tarifalgorithmen und Einnahmeaufteilungsverfahren unter Einbeziehung der EFM-Systeme
- Entwicklung neuer Dienstleistungen und Funktionen unter Einbindung einer verkehrsträger-, unternehmens- und branchenübergreifenden Anwendung des eTickets
- Pilotvorhaben zur Einführung von EFM-Verfahren unter Einbindung von Medien Dritter (Fremdkarten der Kreditwirtschaft und des Tourismus, Mobiltelefone)
- Transnationale Pilotvorhaben interoperabler eTicket-Verfahren und -Produkte (Demonstration IFM-Project)
- Pilothafte Erweiterung von EFM-Systemen zur Ankopplung an zentrale Systeme zur Herstellung der Interoperabilität
- Erschließung und Aufbau neuer, innovativer Distributionswege für Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde auf Basis von eTicket-Verfahren und -Systemen
- Technische (Weiter-) Entwicklung der Infrastruktur und Systeme zur Optimierung von eTicket-Verfahren
- Weitere innovative Vorhaben zur Einführung und/oder Umsetzung von ((eTicket Deutschland.

Bei einigen der o. a. Punkte stellen sich zudem Fragen nach der Entwicklung neuer Organisationsstrukturen sowie Betreiber- und Kooperationsmodellen mit Dritten, die mit neuen Anwendungen und Verfahren im ÖV einhergehen könnten. Mit einer zukünftigen Ausweitung von interoperabel nutzbaren eTicket-Systemen wird diesen Belangen eine stärkere Rolle zufallen.

In folgenden System- und Ausbauprodukten der KA werden im Rahmen der Förderrichtlinie Forschungs- und Entwicklungsarbeiten (FuE) gefördert:

- elektronisches Bezahlen (eBezahlen) => Variante 1
- elektronisches Ticket (eTicket) => Variante 2
  - Variante 2a => Abo/Jahreskarten mit kontrolliertem Vordereinstieg (eKontrolle)
  - Variante 2b => Ausgewählte Tarife, u. a. Einzelfahrschein, mit eKontrolle
- Automatische Fahrpreisberechnung => Variante 3
  - Variante 3a => Automatische An- und Abmeldevorgänge (Check-in/Check-out) mit Aktion des Kunden
  - Variante 3b => Automatische Ticketerfassung (Be-in/Be-out) ohne Aktion des Kunden.

Ausprägungen in den eTicket-Varianten 2b und 3 sowie die Abbildung von interoperablen Produktarten (für Gelegenheitskunden) im EFM spielen bei der Auswahl der Projektideen eine wichtige Rolle (siehe Kriterien am Ende). Dabei werden ggf. auch innovative Lösungen bzw. Ausprägungen der Varianten (Bsp. Check-in/Be-out) gefördert werden, sofern die Elemente der KA berücksichtigt werden und – über die Migrationspfade – eine Aufwärts/Abwärtskompatibilität sichergestellt werden kann.

## 3 Zuwendungsempfänger

3.1 Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland.

Die Bekanntmachung richtet sich vorrangig an Unternehmen der Verkehrswirtschaft (Verkehrsunternehmen, Nahverkehrsorganisationen, Verkehrsverbünde), an industrielle Entwicklungspartner sowie an wissenschaftliche Einrichtungen mit einem Forschungsschwerpunkt Öffentlicher Verkehr.

Unter der Voraussetzung, dass im Rahmen eines Verbundprojektes wissenschaftliche Begleitstudien bearbeitet werden, können Forschungseinrichtungen, die von Bund und Ländern grundfinanziert werden, einen Antrag auf Förderung ihrer projektspezifischen Ausgaben stellen.

Verbund- und unternehmensübergreifende Projektvorschläge sowie überregionale Kooperationen und Vorschläge von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) werden prioritär behandelt. Hinsichtlich der KMU gilt die seit dem 1. Januar 2005 gültige Definition der EU-Kommission für Kleinunternehmen sowie KMU. Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmbf/pdf/0119.pdf> entnommen werden.

Die Durchführung von Projekten im Rahmen von europäischen Kooperationen ist grundsätzlich möglich; es können dabei nur Zuwendungsempfänger mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland gefördert werden.

3.2 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren beantragt oder veröffentlicht worden ist, werden keine Zuwendungen gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

#### 4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Vorhaben mit einem technisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sind und mit dem Vorhaben selbst noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabensbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung des Vorhabens zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

4.2 Die technischen und organisatorischen Ausprägungen müssen in vollem Umfang dem Standard VDV-Kernapplikation entsprechen bzw. Migrationspfade für das Erreichen dieses Standards in seiner aktuellen Version (inkl. der abgeschlossenen und laufenden Change Requests) und einer der o. a. Ausbauvarianten vorsehen und ausweisen.

Die Ergebnisse der aktuell laufenden Standardisierungsprojekte aus der ersten Förderphase sind gemäß dem vorliegenden Bearbeitungsstand bei der Aufstellung von Projekthinhalten zu berücksichtigen. Über die Seiten der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG sind zu den genannten Projekten sowie den aktuellen Versionen der Elemente der KA weitere Informationen enthalten. Weitere Informationen sind unter [www.mobilitaet21.de/einfuehrung-eticket.html](http://www.mobilitaet21.de/einfuehrung-eticket.html) aufgeführt.

4.3 Soweit die Zuwendungsempfänger Rollen eines KVP, DL und/oder PV<sup>2</sup> gemäß des ((eTickets-Regelwerks zur Teilnahme am ((eTicket Deutschland einnehmen, haben diese den ((eTicket-Teilnahmevertrag innerhalb von 3 Monaten nach Entgegennahme des Zuwendungsbescheids zu unterzeichnen.

4.4 Bei Pilotprojekten ist innerhalb des Förderzeitraums der Kundennutzen gemäß den formulierten Zielen dieser Förderrichtlinie darzustellen und entsprechend einer Konzeption zu evaluieren (vgl. Nummer 7.2). Eine Strategie zur Einführung und Akzeptanz interoperabler Medien muss mit Antragstellung vorliegen und innerhalb des Förderzeitraums dargestellt werden.

Bereits geleistete Vorarbeiten sind nachzuweisen. Diese sind nicht mehr förderfähig, gehen jedoch in die Bewertung der Projektskizzen ein (vgl. Nummer 7.2).

4.5 Verbundprojekte werden nur gefördert, wenn diese interdisziplinär, verbund-, regions- und/oder unternehmensübergreifend organisiert sind. Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Die Federführung sollte bei dem Praxispartner mit Umsetzungskompetenzen (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Nahverkehrsorganisation) liegen.

4.6 Antragsteller müssen sich – auch im eigenen Interesse – im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Es ist zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen ist im nationalen Förderantrag kurz darzustellen und wirkt sich – bei Vorliegen von Drittmitteln – auf die Höhe der Zuwendung aus.

In jedem Fall ist zu prüfen, inwieweit eine strategische und finanzielle Beteiligung der Länder/Aufgabenträger möglich ist. Sofern das jeweilige Land sich an der Finanzierung des Projekts beteiligt und/oder das Land ergänzende Vorhaben fördert, wirkt sich dies positiv – je nach Gegenstand der Förderung – auf die Bewilligungsentscheidung aus. Die länderseitigen Rahmenbedingungen sollen in zutreffenden Fällen in der Projektskizze dargestellt werden und sind ein Kriterium bei der Bewertung (siehe Nummer 7.2).

4.7 Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren, Konferenzen und Messen über die Forschungsergebnisse zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen. Zudem sind Projektinformationen für die Seiten der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG sowie von [www.mobilitaet21.de/einfuehrung-eticket.html](http://www.mobilitaet21.de/einfuehrung-eticket.html) bereitzustellen.

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

5.1 Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendungen werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

5.2 Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten<sup>3</sup>). In einigen Fällen – überwiegend öffentlich finanzierte Unternehmen – sind projektbezogene Ausgaben in Ansatz zu bringen, die nicht über die Grundfinanzierung abgedeckt sind. Zuwendungsfähig ist der projektbezogene Aufwand der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sowie grundsätzlich der Koordinierungsaufgaben.

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

5.4 Die Bemessung der jeweiligen Förderquote orientiert sich am Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovationen der EU-Kommission (FuEul-Beihilfen). Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für kleine und mittlere Unternehmen sowie für Verbundprojekte differenzierte Aufschläge zu, die zu einer höheren Förderquote führen können. Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmbf/pdf/0119.pdf> sowie der Notifizierung der staatlichen Beihilfe N 171/2010 und N 251/2007 entnommen werden.

5.5 Eine Zuwendung zur Vollfinanzierung wird nur ausnahmsweise bewilligt, wenn der Antragsteller an der Durchführung des Vorhabens kein oder nur ein geringes wirtschaftliches oder nur ideelles Interesse hat, das gegenüber dem Bundesinteresse nicht ins Gewicht fällt, oder wenn das Vorhaben nur bei Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben durch den Bund durchgeführt werden kann.

5.6 Für die Projekte wird eine maximale Laufzeit von vier Jahren festgelegt.

#### 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis sind grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF98)

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-GK) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98), die auch durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

#### 7 Verfahren

7.1 Durchführung der Fördermaßnahme und Anforderung von Unterlagen:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Referat UI 31, Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr

Thomas Giemula  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme wird ein Projektträger beauftragt.

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/formular.html> abgerufen werden.

Zur Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy“ zu nutzen: <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/download.html>.

Unter <http://www.mobilitaet21.de/einfuehrung-eticket.html> werden Informationen zu den aktuell laufenden Projekten der Förderinitiative bereitgestellt. Die Ansprechpartner für das Verfahren sind dort aufgeführt.

## 7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist **zweistufig**. Die erste Stufe richtet sich an alle potenziellen Zuwendungsnehmer die im Förderzeitraum 2010 bis 2015 eine Projektumsetzung im Rahmen des ((eTicket Deutschland beabsichtigen. Zur Abschätzung des Umfangs und zur Planung von möglichen Fördermaßnahmen durch den Zuwendungsgeber werden auch Projektskizzen entgegengenommen, die noch nicht vollständig die Sachverhalte der unter Nummer 7.2.1 aufgeführten Gliederungspunkte darstellen (mindestens aber das Deckblatt und die Gliederungspunkte 1 bis 4).

### 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

Projektskizzen zur Vorhabensbeschreibung (maximal 10 Seiten) können in schriftlicher und elektronischer Form innerhalb von 70 Tagen nach Veröffentlichung der Förderrichtlinie (Datum des Poststempels) eingereicht werden. Bei Verbundprojekten sind die Skizzen in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen. Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr in der ersten Bewertungs- und Auswahlrunde berücksichtigt werden.

Eine Einreichung von Projektskizzen ist bis zum Ende der Fördermaßnahme (Ende 2015) möglich; eine Bearbeitung kann aber ggf. aufgrund abgeschlossener Planungen zur Förderinitiative (siehe auch Nummer 7.2) nicht mehr realisiert werden.

In der Projektskizze sind die folgenden Gliederungspunkte zu behandeln:

Deckblatt (einseitig)

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

Beschreibung der Projektidee (maximal neun Seiten)

#### 1. Problembeschreibung

- Problemdarstellung und Bewertung
- Beitrag zur Umsetzung der Förderrichtlinie und der formulierten Ziele

#### 2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes

- Praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation im Umfeld von EFM
- Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
  - a) Beitrag zur weiteren Standardisierung der KA
  - b) Berücksichtigung/Anwendung des Standards, Variante der KA
- Forschungsleitende Hypothese(n)
- Potenzial des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem
- Abschätzung der Kosten-Nutzen-Aspekte zu den Zielen der Förderrichtlinie

#### 3. Projektkonzept

- Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
- Beiträge der einzelnen Partner

#### 4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes

- Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung (z.B. durch die Beteiligung von Ländern, weiterer Organisationen oder Partner)
- Einbindung von Nutzern/Betreibern – Einführungs- und Diffusionsstrategien
- Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen (Feldversuch)

#### 5. Eigenevaluation

- Konzept der Eigenevaluation
- Indikatoren zur Messbarkeit der Zielerreichung (Outputs, Outcomes, Wirkung einer Maßnahme)
- ex ante Evaluation (Abschätzung der Zielerreichung zur Durchführung der Maßnahme)

#### 6. Potenziale der Kooperationspartner

- Stellung des Federführers
- Expertise der Partner (kurz)

#### 7. Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung auf die Partner, hier ggf. aufgeschlüsselt nach den Beteiligungen der einzelnen Kooperationspartner (z.B. Verkehrsunternehmen) und ggf. Länder bzw. Zweckverbände

#### 8. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils, mit LOI's beispielsweise der Verkehrsunternehmen oder anderer Verkehrsverbände zur Darstellung der Praxisbezogenheit.

Auf Basis der Inhalte werden die eingegangenen Projektskizzen folgenden Prioritätsstufen zugeordnet:

Priorität 1: Anwendungsorientierte Forschung zur grundlegenden Weiterentwicklung der Kernapplikation (KA) oder zum Aufbau zentraler Dienste in einem interoperablen EFM

Priorität 2: Experimentelle KA-Pilotprojekte mit einer interoperablen EFM-Einführungsstrategie

Priorität 3: Weitere Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Unterstützung der Einführung ((eTicket Deutschland.

Die Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik
  - Berücksichtigung der KA und Beitrag zu deren weiterer Standardisierung
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte, z.B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse
  - Migrationspfad/Einführungsstrategie zur grenz- bzw. regionsüberschreitenden (nicht zwangsläufig angrenzenden) Nutzbarkeit von ausgewählten Produkten
    - Welche Variante der KA soll eingeführt werden?
    - Welche Produktarten stehen im Vordergrund?
    - Wann wird das Produkt interoperabel nutzbar?
  - Maßnahmen zur Vernetzung und Anbindung an zentrale Dienste (z.B. KOSE, ION)
- Erfolgsaussichten der Ergebnisse mit Zeithorizont
  - Einbindung des Projektes in übergeordnete Zusammenhänge, z.B. Verbund- oder Landesebene
  - Perspektiven einer räumlichen Ausdehnung
- Qualifikation der Antragsteller und Vorliegen einschlägiger Vorerfahrungen
- Schlüssigkeit der Projektkonzeption und effizientes Projektmanagement, insbesondere bei Verbundprojekten
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Ziel.

Auf der Grundlage der Einstufung in die Prioritätsstufen und der Bewertung werden die für eine Förderung geeigneten Projektskizzen ausgewählt. Das Auswahlresultat wird den Bewerbern schriftlich mitgeteilt.

Unvollständige Projektskizzen können in der ersten Auswahlrunde mangels Bewertungsgrundlage unter Umständen nicht berücksichtigt werden.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe einer eingereichten Projektskizze.

### 7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der **zweiten** Verfahrensstufe werden die Bewerber (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator) der ausgewählten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.

**8 Inkrafttreten**

Diese Förderrichtlinien treten mit dem Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

<sup>1)</sup> Zu dem Begriff Interoperabilität (von lateinisch opera ‚Arbeit‘ und inter ‚zwischen‘):

Als Interoperabilität bezeichnet man die Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen. Dazu ist in der Regel die Einhaltung gemeinsamer Standards notwendig. Wenn zwei Systeme miteinander vereinbar sind, nennt man sie auch kompatibel.

In Transport- und Verkehrssystemen, der industriellen Automatisierungstechnik und dem E-Government nimmt Interoperabilität eine Schlüsselrolle ein. (vgl. Wikipedia. <http://de.wikipedia.org/wiki/Interoperabilit%C3%A4t>)

<sup>2)</sup> Kundenvertragspartner (KVP), Dienstleister (DL), Produktverantwortlicher (PV)

<sup>3)</sup> Merkblatt Vorkalkulation für Zuwendungen – Kostenbasis – AZK 4 (Vordrucknr. 0048) unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/formular.html>.

Berlin, den 1. September 2010

Bundesministerium  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag  
Dr. Veit Steinle

**Bundesnetzagentur  
für Elektrizität, Gas, Telekommunikation,  
Post und Eisenbahnen**

**Bekanntmachung [1733 A]  
zur qualifizierten elektronischen Signatur  
nach dem Signaturgesetz  
und der Signaturverordnung**

**Vom 9. September 2010**

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) als zuständige Behörde gemäß § 3 des Signaturgesetzes (SigG) vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2091), in Verbindung mit den §§ 1 und 2 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970) veröffentlicht zur praktischen Umsetzung des SigG und der Signaturverordnung vom 16. November 2001 (BGBl. I S. 3074), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. Dezember 2009 (BGBl. I S. 3932).

1 Signaturerstellungseinheit MICARDO V3.5 R1.0 eHC V1.0 (QES)

**1.1 Auslieferung:**

Die Auslieferung erfolgt an Zertifizierungsdiensteanbieter bzw. an durch den Zertifizierungsdiensteanbieter beauftragten Dritten gemäß § 4 Absatz 5 SigG (z. B. Dienstleister zur Initialisierung und Personalisierung). Nach physischer Herstellung der Karte muss sie von einer Stelle (z. B. dem Zertifizierungsdiensteanbieter oder dem Hersteller) initialisiert und personalisiert werden, um insbesondere die notwendigen Daten der QES-Anwendung in den Chip (NXP SmartMX P5CC080V0B) zu laden.

Zur Auslieferung des Produkts stehen die folgenden Varianten zur Verfügung:

– Auslieferung als nicht-initialisiertes Modul bzw. als nicht-initialisierte Karte

In diesem Fall erfolgt die Auslieferung des Moduls bzw. der Karte zusammen mit der von Sagem Orga erstellten spezifischen Initialisierungstabelle, die die bestätigte QES-Anwendung beinhaltet.

– Auslieferung als initialisiertes Modul bzw. als initialisierte Karte

In diesem Fall wird die Initialisierung durch Sagem Orga durchgeführt. Hierzu wird die durch Sagem Orga vorbereitete spezifische Initialisierungstabelle (mit der bestätigten QES-Anwendung) an den jeweiligen Kunden (Zertifizierungsdiensteanbieter) übergeben.

**1.2 Funktionsbeschreibung:**

Das Chipkartenprodukt MICARDO V3.5 R1.0 eHC V1.0 (QES) kurz: eGK-Signaturkarte (QES) ist vorgesehen für den Einsatz als elektronische Gesundheitskarte innerhalb der Telematikinfrastruktur des deutschen Gesundheitswesens.

Das MICARDO Betriebssystem erlaubt dem Hersteller bzw. dem Kunden (Zertifizierungsdiensteanbieter bzw. Dienstleister) eine Reihe von Konfigurationsmöglichkeiten. Vor der Initialisierung haben Hersteller sowie Kunde durch die Erstellung und Finalisierung der Initialisierungstabelle die Konfiguration festgelegt. Die Initialisierungstabelle „MICARDO\_EHC\_R8.0\_EHC\_090\_ORGA\_5150\_SI-1“ wurde im Rahmen der Evaluierung geprüft und ist Bestandteil dieser Bestätigung. Die Einbringung spezifischer Initialisierungstabellen ist kryptografisch gesichert und das Laden von unautorisiert geänderten Initialisierungstabellen kann hierdurch verhindert werden. Ein nachträgliches Einbringen weiterer Software wird durch die „eGK-Signaturkarte (QES)“ nicht unterstützt.

Die „eGK-Signaturkarte (QES)“ stellt die folgenden kryptografischen Algorithmen bereit:

- Hashfunktionen SHA-256 gemäß [FIPS 180-2],
- RSA Algorithmus mit einer Schlüssellänge von 2048 Bit sowie
- Zufallszahlenerzeugung auf Basis eines deterministischen Zufallszahlengenerators (DRNG) der Kryptobibliothek, dessen Seed durch die zugrunde liegende Hardware generiert wird. Die Länge des Seed beträgt 32 Byte. Der DRNG wurde als K4-Generator mit Resistenz gegen hohes Angriffspotenzial gemäß [AIS 20] bewertet. Diese Eigenschaften wurden im Rahmen der CC Evaluierung der Crypto Library geprüft. Eine entsprechende Erklärung durch den Hersteller liegt vor [NXP].

**1.3 Bestätigung gültig bis:**

Abhängig von dem ausgewählten Formatierungsverfahren, maximal gültig bis 31. Dezember 2016

**1.4 Hersteller:**

Sagem Orga GmbH  
Riemekestraße 160  
33106 Paderborn

**1.5 Bestätigende Stelle:**

SRC Security Research & Consulting GmbH  
Graurheindorfer Straße 149A  
53117 Bonn

**1.6 Registriernummer:**

SRC.00002.TE.06.2010

Mainz, den 9. September 2010  
IS 18

Bundesnetzagentur  
für Elektrizität, Gas, Telekommunikation,  
Post und Eisenbahnen

Im Auftrag  
Dr. Wohlmacher



**Bekanntmachung [1734 A]  
zur qualifizierten elektronischen Signatur  
nach dem Signaturgesetz  
und der Signaturverordnung**

**Vom 9. September 2010**

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) als zuständige Behörde gemäß § 3 des Signaturgesetzes (SigG) vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2091), in Verbindung mit den §§ 1 und 2 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970) veröffentlicht zur praktischen Umsetzung des SigG und der Signaturverordnung vom 16. November 2001 (BGBl. I S. 3074), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. Dezember 2009 (BGBl. I S. 3932).