

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren auf digitalen Testfeldern in Deutschland“

Vom 22. Juni 2016

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Automatisiertes und vernetztes Fahren ist eine Zukunftstechnologie an der Schnittstelle von Mobilität und digitaler Wirtschaft. Der Einzug neuer Technologien und Kommunikationssysteme in moderne Fahrzeuge führt zu einer Vernetzung, die neue Möglichkeiten eröffnet sowie die Mobilität im motorisierten Individualverkehr, im Güterverkehr und im öffentlichen Nahverkehr neu definiert. Das automatisierte und vernetzte Fahren ist eine Mobilitätsrevolution, die enorme Potenziale für den Straßenverkehr des 21. Jahrhunderts birgt. Diese bestehen insbesondere in einer Steigerung der Verkehrssicherheit, der Verbrauchs- und Emissionsreduzierung, einer mittelfristigen Verbesserung der Verkehrseffizienz und der nachhaltigen Stärkung des Wirtschafts- und Innovationsstandorts Deutschland. Um diese Potenziale nutzbar zu machen, hat die Bundesregierung am 16. September 2015 die „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“ (Strategie AVF) beschlossen, die sie nun konsequent unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) umsetzt. Das BMVI hat in diesem Zusammenhang gemeinsam mit dem Freistaat Bayern, dem Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) und dem Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (Bitkom) das Digitale Testfeld Autobahn auf der Bundesautobahn A9 in Bayern eingerichtet. Die Umsetzung der Strategie AVF ist nicht auf den Bereich der Bundesautobahnen beschränkt und bezieht alle Straßenkategorien ein. Durch die Förderung ermöglicht das BMVI Industrie und Forschung, auf digitalen Testfeldern in Deutschland – in idealtypischen Umfeldern, sogenannten „Laboren unter Realbedingungen“ – automatisiertes und vernetztes Fahren im Realverkehr zu erproben.

Die vorliegende Förderrichtlinie ist Bestandteil des Forschungsprogramms zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr¹. Das Forschungsprogramm soll Entwicklungen im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens fördern und im Schwerpunkt den Weg zur Erreichung des strategischen Ziels der Bundesregierung, den Regelbetrieb für entsprechende Technologien einzuleiten, ebnen. Die vorliegende Förderrichtlinie dient vor dem Hintergrund der Strategie der Bundesregierung der gezielten Förderung von anwendungsnahen, innovativen Lösungen im Kontext des automatisierten und vernetzten Fahrens unter Nutzung von digitalen Testfeldern, um die Einführung des automatisierten Fahrens in Deutschland zu unterstützen.

1.2 Rechtsgrundlage

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

Weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist Artikel 25 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nummer 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht (Artikel 9 AGVO).

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

Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Das BMVI entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann zu keinem Zeitpunkt auf eine künftige Förderung geschlossen werden.

¹ Das Forschungsprogramm kann ab Juli 2016 unter der Internetadresse www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm abgerufen werden.

2 Gegenstand der Förderung

Förderungsgegenstand sind Innovationen im Rahmen der durch das Forschungsprogramm zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr benannten Schwerpunkte, die auf digitalen Testfeldern der öffentlichen Hand erprobt werden sollen. In den zu fördernden Vorhaben sollen insbesondere Lösungen entwickelt werden, die dazu beitragen, Erkenntnisse über Mischverkehre sowie über die Anwendungsreife und den Wirkungsgrad unterschiedlicher Automatisierungs- und Vernetzungskomponenten zu erlangen. Die zu fördernden Vorhaben sollten im Vergleich zu bereits vorhandenen Lösungen einen deutlichen Innovationsfortschritt darstellen. Es wird insbesondere die anwendungsorientierte Forschung gefördert und dabei eine erhöhte Vernetzung zwischen Unternehmen der Privatwirtschaft und Forschungseinrichtungen angestrebt (Verbundforschung).

Im Fokus stehen insbesondere auch innovative Infrastrukturelemente, die die Funktionalitäten auf digitalen Testfeldern aufwerten und das automatisierte und vernetzte Fahren unterstützen. In diesem Rahmen bilden das vernetzte Fahren mit Vehicle-to-Infrastructure-(V2I) Kommunikation mit modernster Sensorik sowie Echtzeitkommunikation mit neusten Übertragungsstandards thematische Schwerpunkte. Die Vorhaben sollten Fragen hinsichtlich einer zweckmäßigen und zukunftsfähigen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie verkehrspolitische und gesellschaftliche Fragestellungen (z. B. gesellschaftliche Akzeptanz und Kooperation mit weiteren Verkehrsteilnehmern bzw. Anforderungen, die sich aus der Interaktion mit nicht automatisiert und vernetzt fahrenden Fahrzeugen [Mischverkehr] ergeben) untersuchen.

3 Zuwendungsempfänger

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

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

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

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

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Förderfähig sind ausschließlich Vorhaben, die auf digitalen Testfeldern der öffentlichen Hand in Deutschland und mit dem Fokus automatisiertes und vernetztes Fahren durchgeführt werden.

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

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

Die Nutzung eines digitalen Testfelds hat unter Beachtung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen.

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

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

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

Einer der Mitglieder des Verbunds ist für die Koordinierung des Verbunds verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustauschs zwischen den Verbundpartnern und Koordinierung der Zusammenarbeit, die Berichtsvorbereitung und -integration und sonstige Koordinationsaufgaben, wie Klärung relevanter Fragen mit dem Zuwendungsgeber und die Bemühung um Ausgleich zwischen den Verbundpartnern bei Meinungsverschiedenheiten

hinsichtlich des Kooperationsvertrags. Darüber hinaus muss er dafür Sorge tragen, dass dem Zuwendungsgeber in zu vereinbarenden regelmäßigen Abständen Zwischenberichte vorgelegt werden.

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

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

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

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

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

5.2 Finanzierungsart, Finanzierungsform

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

5.3 Bemessungsgrundlage

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

Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 AGVO. Für Unternehmen, die der Definition für kleine und mittlere Unternehmen der AGVO entsprechen, kann im Einzelfall ein Bonus nach Artikel 25 Absatz 6 Buchstabe a gewährt werden. Darüber hinaus kann für Verbundprojekte, die die Bedingungen von Artikel 25 Absatz 6 Buchstabe b Ziffer i AGVO erfüllen, ebenfalls ein Bonus gewährt werden. Unabhängig von möglichen Boni setzt das BMVI grundsätzlich eine angemessene Eigenbeteiligung von mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten voraus.

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

Für die Erstellung von wissenschaftlichen Studien sind die zuwendungsfähigen Ausgaben auf 200 000,- Euro (maximaler Förderanteil 100 000,- Euro) begrenzt.

Geförderte Vorhaben sollten spätestens in der ersten Jahreshälfte 2019 abgeschlossen werden.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kosten- bzw. Ausgabenbasis werden

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

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

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

beizufügen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden.

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

7 Verfahren

7.1 Allgemeines

Die Förderrichtlinie wird durch das

Referat DG 24 „Intelligente Verkehrssysteme und Automatisiertes Fahren“
im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
11030 Berlin

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

Weitere Informationen können unter der Internetadresse
www.bmvi.de/avf-forschungsprogramm
abgerufen werden.

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

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

7.2 Förderverfahren

Es ist vorgesehen, Projekte in zwei Zyklen zu bewilligen. Der erste Zyklus umfasst Projekte, deren Beginn für das zweite Halbjahr 2016 vorgesehen ist. Im Rahmen des zweiten Zyklus werden Projekte mit einem Projektbeginn ab dem ersten Halbjahr 2017 bewilligt. Interessenten werden gebeten, ihre Projektskizzen auf Basis dieser Förderrichtlinie beim Projektträger des BMVI über folgenden Link elektronisch einzureichen: <https://www.vdivde-it.de/ptavf>.

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

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Projektträger AVF-Förderprogramm des BMVI
Bereich Zukunftstechnologien und Europa
Steinplatz 1
10623 Berlin

Herr Oliver Buhl

Telefon: 0 30/31 00 78-3 46

E-Mail: ptavf@vdivde-it.de

Das Förderverfahren ist als zweistufiger Prozess angelegt, bestehend aus Projektskizze und – nach Aufforderung – förmlichem Förderantrag. Ob für ein Vorhaben auf digitalen Testfeldern Fördermittel bereitgestellt werden, entscheidet sich nach dem folgenden Verfahren.

7.2.1 Erste Stufe: Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Stufe sind dem Projektträger über den Link <https://www.vdivde-it.de/ptavf> Projektskizzen von maximal 15 Seiten in elektronischer Fassung einzureichen. Für den ersten Zyklus können Projektskizzen bis zum Stichtag 10. September 2016 eingereicht werden. Verspätet eingehende Skizzen werden nicht mehr für den ersten Zyklus berücksichtigt, sondern im zweiten Zyklus behandelt. Für den zweiten Zyklus wird kein Stichtag festgesetzt. Antragsteller sollten jedoch berücksichtigen, dass ihre Skizzen dann nach Eingangsdatum bearbeitet werden und das vorhandene Budget bei Antragstellung bereits verbraucht sein könnte. Zudem muss mit Zeitpunkt der Antragstellung berücksichtigt sein, dass das Projekt bis zum 30. Juni 2019 abgeschlossen sein muss. Für die Bewertung der Förderaussichten und Entscheidung des BMVI ist es notwendig, vor der formellen Antragstellung Projektskizzen in deutscher Sprache einzureichen. Durch die Projektbeschreibung müssen die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für eine Förderung nachgewiesen werden.

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

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

- Zusammenfassung des Projektvorschlags („Management Summary“)
- Gesamtziel des Vorhabens
- Beschreibung des Vorhabens unter Berücksichtigung der unten aufgeführten Bewertungsaspekte (Kriterien), z. B. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes relativ zum Stand von Wissenschaft und Technik sowie Nutzen

- Arbeits- und Zeitplanung mit kalkulierten Aufwänden pro Arbeitspaket
- Bisherige eigene Arbeiten, Patentlage
- Kurzdarstellung des Projektkonsortiums, der Rollenverteilung und Kompetenzen der Projektpartner
- Verwertungskonzept (wissenschaftliche und wirtschaftliche Verwertungsperspektive bzw. Ergebnisverwertung)
- Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
- Finanzierungskonzept (aufgeschlüsselt nach Verbundpartnern und Darstellung des aufzubringenden Eigenanteils)
- Eine Bestätigung, dass der Projektvorschlag in ein digitales Testfeld integriert werden kann

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

Die Bewertung der Vorhaben erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Projektziel und Bezug zum automatisierten und vernetzten Fahren gemäß der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ der Bundesregierung sowie zu den Schwerpunkten und Programmzielen des Forschungsprogramms zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr des BMVI
- Darstellung der Machbarkeit auf einem digitalen Testfeld der öffentlichen Hand
- Neuheit (Innovationsgehalt) und Nutzen des vorgeschlagenen Lösungswegs relativ zum Stand von Wissenschaft und Technik
- Qualifikation der Antragsteller
- Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens (z. B. Übertragbarkeit der Ergebnisse)
- Anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse
- Kompatibilität in Bezug auf den Nutzen von anderen Marktteilnehmern und Endnutzern sowie Breitenwirksamkeit
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung/-organisation
- Für das Themenfeld „automatisiertes Fahren“ bildet der durch den Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ identifizierte Forschungsbedarf² eine wesentliche Bewertungsgrundlage

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

7.2.2 Zweite Stufe: Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

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

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 und Verzinsung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2019.

Berlin, den 22. Juni 2016

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Christine Greulich

² Bericht zum Forschungsbedarf Runder Tisch Automatisiertes Fahren – AG Forschung, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?__blob=publicationFile