

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung zur Förderung von Forschungsprojekten auf dem Gebiet „Hoch- und vollautomatisiertes Fahren für anspruchsvolle Fahrsituationen“

Vom 26. Oktober 2015

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

Mit dieser Bekanntmachung strebt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) einen Innovationssprung in der Technologieentwicklung der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie an. Ziel ist, die Innovationskraft sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und nach Möglichkeit zu steigern. Dies gilt insbesondere auch für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU).

Die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten (FuE) dient zur signifikanten Erhöhung des Technologiereifegrads¹ von Applikationen des hoch- und vollautomatisierten Fahrens.

1.1 Zuwendungszweck

Die Förderbekanntmachung „Hoch- und vollautomatisiertes Fahren für anspruchsvolle Fahrsituationen“ ist ein inhaltlicher Schwerpunkt zur Umsetzung des BMWi-Fachprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ sowie der dazu gehörenden Richtlinie.²

Es sollen Verbundvorhaben zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für Anwendungen auf dem Gebiet des hoch- und vollautomatisierten Fahrens gefördert werden, die

¹ Technologiereifegrad = Technology Readiness Level (TRL); vgl. Definition https://ec.europa.eu/research/participants/portal/doc/call/h2020/common/1617621-part_19_general_annexes_v.2.0_en.pdf, S. 29

² Richtlinie zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Rahmen des BMWi-Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“; vgl. <http://www.bmw.de/DE/Themen/Technologie/Schlussetechnologien/verkehrstechnologien.html>

über den derzeitigen Stand der Technik des technisch assistierten Fahrens hinausgehen. Fahrerloses bzw. Autonomes Fahren ist nicht Gegenstand der Bekanntmachung.

Hinsichtlich der Benennung und Einstufung der Automatisierungsgrade des hoch- und vollautomatisierten Fahrens wird die Klassifizierung gemäß BAST³ verwendet. Beim hochautomatisierten Fahren⁴ übernimmt das Automatisierungssystem die Längs- und Querführung des Fahrzeugs. Der Fahrer muss das Fahrzeug dauerhaft überwachen und mit ausreichend Vorlauf die Fahraufgabe wieder übernehmen. Bei der nächst höheren Automatisierungsstufe, der sogenannten Vollautomatisierung, übernimmt das System zusätzlich die Rückführung in den risikominimalen Zustand. Eine dauerhafte Überwachung durch den Fahrer kann entfallen. Dies führt zu einer veränderten Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug.

Die FuE-Aktivitäten im vorwettbewerblichen Bereich sollen in den unten genannten Technologiefeldern und Themengebieten zu neuen konzeptionellen Ansätzen und wesentlichen Verbesserungen vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit, des Energieeinsatzes und/oder des Nutzerkomforts führen.

Weiterhin verfolgt die Bekanntmachung die nachfolgenden übergeordneten Ziele:

- Technologie- und Erkenntnistransfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft durch Vernetzung,
- Erweiterung bzw. Verbesserung der industriellen Normung und Harmonisierung,
- praxisnähere akademische Qualifizierung.

Die Beteiligung von KMU hat dabei eine besonders hohe Priorität.

1.2 Rechtsgrundlage

Geplante Vorhaben können nach Maßgabe dieser Richtlinie, den BMWi-Standardvorschriften für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und den Verwaltungsvorschriften zu den § 23 und § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem

³ „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft F 83, 2012

⁴ Automatisierungsstufe 3 „Hochautomatisiertes Fahren“ gemäß BAST-Klassifizierung

Ermessen. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist die Verordnung (EU) Nr. 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. EU 2014/L 187, S. 1). Die Förderung beruht auf Kapitel III Abschnitt 4 (Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation) in Verbindung mit Kapiteln I und IV der AGVO. Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

2 Gegenstand der Förderung

Automobilhersteller, Zulieferer sowie Forschungseinrichtungen arbeiten seit langem aktiv an der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen zur Verwirklichung von teilautomatisiertem Fahren. Hierzu hat das BMWi bereits Grundsteine, z. B. durch das Verbundprojekt UR:BAN⁵ für den städtischen Anwendungsraum, gelegt. Darauf aufbauend erarbeitet die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie derzeit hochautomatisierte Fahrfunktionen für den Einsatzbereich auf der Autobahn. Erste Funktionalitäten für spezifische Fahrfunktionen befinden sich in der Serienvorbereitung. Angekündigt wurde u. a. eine in den nächsten Jahren bevorstehende Praxiseinführung von Assistenzsystemen, die weitgehend hochautomatisiertes Fahren bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen ermöglichen sollen.

Die vorliegende Bekanntmachung nimmt den dargestellten Entwicklungspfad auf und setzt ihn fort. Das volle Potenzial des hoch- und vollautomatisierten Fahrens lässt sich erst erschließen, wenn auch anspruchsvolle Fahrsituationen beherrscht werden können.

Beispiele hierfür sind:

- Kreuzungen, Kreisverkehr, Lichtsignalanlagen oder
- Überhol- und Einfädelvorgänge sowie
- die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern auf engem Raum.

⁵ UR:BAN: Urbaner Raum – Benutzergerechte Assistenzsysteme und Netzmanagement

Zusätzlich sind gegebenenfalls spezielle Herausforderungen, wie wechselnde Licht- und Sichtverhältnisse (Tag/Nacht, Sonne, Regen, Nebel, Schnee), statische und dynamische Umgebungsobjekte, als auch verschiedene Geschwindigkeitsbereiche für die zu entwickelnden Funktionen zu berücksichtigen.

Zur Lösung der genannten, praxisrelevanten Problemstellungen werden innovative Lösungen für das hoch- und vollautomatisierte Fahren von PKW und LKW benötigt, die nachweislich über bestehende Ansätze hinausgehen. Diese können je nach Komplexitätsgrad für Außer- und Innerortsstraßen entwickelt werden und sollen einen deutlichen Entwicklungssprung im Vergleich zum aktuellen Wissensstand aufweisen.

Einen weiteren Schwerpunkt der Bekanntmachung bildet die Kooperation der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur. Durch diese Kooperation und somit erfolgende Kommunikation kann der durch Automatisierung erreichbare Sicherheits- und Effizienzgewinn deutlich erhöht werden.

Gefördert werden sollen im Rahmen dieser Förderbekanntmachung integrierte Anwendungen für hoch- und vollautomatisiertes Fahren. Der Nachweis der Funktionsfähigkeit ist beispielhaft in einer realen, automatisierten Fahrsituation zu erbringen.

Integrierte Anwendungen sind von hoher Komplexität, da sie im Regelfall die Verknüpfung jeweils individueller Lösungen für einzelne, relevante Themenfelder erfordern. Beispielhaft sei dies nachfolgend dargestellt durch einen „Themenbaukasten“: Nachfolgend werden Themenfelder (kursive Überschriften) abstrakt benannt und dafür grundsätzlich mögliche Forschungsansätze skizziert. Für die konkret zu lösende Fahrsituation gilt es aus den Themenfeldern den jeweils am besten geeigneten, individuellen Lösungsansatz herauszufinden und mit weiteren der anderen Themenfelder zu verbinden.

Sensoren und Aktoren für hoch- und vollautomatisiertes Fahren:

- bessere Erfassung der Fahrumgebung durch innovative Sensoren (z. B. Radar, LiDAR⁶, Ultraschall, Stereokamera), Erhöhung der Verarbeitungsgeschwindigkeit
- Integration bzw. Vorverlagerung von Rechenalgorithmen und -operationen in die Sensoren (z. B. zur digitalen Bildverarbeitung)

⁶ LiDAR = Light detection and ranging

- Erhöhung von Genauigkeit, Auflösung, Echtzeitfähigkeit und Robustheit gegenüber äußeren Einflüssen (z. B. Wetter)
- Weiterentwicklung von Sensoren zur Erkennung des Fahrerzustands und seiner Verfügbarkeit für die Fahraufgabe sowie der Fahrerintention
- Optimierung von Aktoren zur Längs- und Querverführung; Verbesserung der Ansteuerbarkeit, Ausführgeschwindigkeit sowie Robustheit.

Datenverarbeitung im Fahrzeug, hochgenaue Lokalisierung:

- verbesserte Verfahren zur Interpretation der Fahrumgebung
- Optimierung von Interpretationen verschiedener Objekte, z. B. im Rahmen von Intentionsvorhersagen zum Verhalten von Fußgängern
- Umfelderkennung im Zusammenhang mit digitalen Karten zur echtzeitfähigen Lokalisierung
- Weiterentwicklung von selbstlernenden hochgenauen Karten (z. B. dreidimensionale geschichtete Umgebungsinformationen mit dynamischen Merkmalen).

Fahrerverhalten und Vernetzung:

- Erforschung und Weiterentwicklung von Interaktionskonzepten und -technologien für Fahrzeugzustand und Umgebung, Möglichkeit zur Rückgabe der Fahraufgabe an den Fahrer nach automatisierter Fahrweise
- intelligente Verknüpfung der Bewegungsinformationen einzelner Fahrzeuge
- Anpassung vorhandener Kommunikationslösungen an die Anforderungen aus der zunehmenden Fahrzeugautomatisierung (z. B. Datenvolumen, Zuverlässigkeit, Informationssicherheit) sowie Optimierung des Zusammenwirkens der Übertragungskanäle
- Entwicklung intelligenter Lösungen für die Vernetzung von Fahrzeugen ad hoc oder zentralisiert zur Abstimmung der Fahrzeuge untereinander.

Neben den aufgeführten Technologiefeldern sollen die FuE-Projekte inhaltlich Grundlagen zur Standardisierung schaffen.

In den FuE-Projekten ist mindestens eine Erhöhung des Technologiereifegrads (TRL) um eine Stufe anzustreben. Ein entsprechender Nachweis sollte in prototypischen Demonstrationen erfolgen. Umfangreiche Feldversuche mit einer großen Anzahl von Testfahrzeugen sind nicht Gegenstand der Förderbekanntmachung.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte in Deutschland. Insbesondere ist die Beteiligung von KMU erwünscht. Die am 1. Januar 2005 in Kraft getretene KMU-Definition der Europäischen Kommission wird hierbei zur Definition zu Grunde gelegt.⁷

Antragsberechtigt sind auch wissenschaftliche Einrichtungen (Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen). Einrichtungen, die jeweils vom Bund oder den Ländern oder von diesen gemeinsam grundfinanziert werden, können nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand erhalten.

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 treffen.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Fördermittel können zur Verfügung gestellt werden, wenn folgende

Voraussetzungen durchgehend zutreffen:

- Vorhaben lassen sich hinsichtlich der Themenstellung und der FuE-Ziele in den Rahmen des vorliegenden Programms einordnen.
- An der Förderung besteht ein erhebliches Bundesinteresse (§ 23 BHO), das ohne Zuwendung nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann.
- Vorhaben sind technologisch innovativ und mit einem signifikanten technischen und/oder wirtschaftlichen Risiko verbunden.
- Die Vorhaben dürfen noch nicht begonnen worden sein.

⁷ Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=171 entnommen werden.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation, über ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten und über die technische Grundausstattung zur Durchführung des Projekts verfügen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen.

Nicht zuwendungsberechtigt sind Antragsteller, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der EU-Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.

Bei den zu fördernden Vorhaben muss es sich um Verbundvorhaben handeln, an denen mindestens zwei Partner beteiligt sind, die arbeitsteilig und interdisziplinär eine Problemstellung bearbeiten. Im Rahmen der Verbundvorhaben werden relevante und technologisch aktuelle Themen der FuE aufgegriffen.

Durch die Verbundstruktur wird der breite Technologie- und Erkenntnistransfer besonders hervorgehoben. Die Federführung eines Konsortiums soll bei einem Partner der gewerblichen Wirtschaft mit nachvollziehbarem Verwertungsinteresse am Projektergebnis liegen. Grundsätzlich soll das Projektergebnis durch einen technischen Demonstrator dargestellt bzw. nachgewiesen werden.

Die Mittelstandsförderung hat in der vorliegenden Bekanntmachung eine besonders hohe Priorität. Es wird daher eine Beteiligung (direkt oder indirekt über Unteraufträge) von KMU an den gesamten Fördermitteln des Verbunds von mindestens 30 % angestrebt. Gewerbliche Unternehmen haben im Rahmen der Antragstellung eine Anreizwirkung der Förderung nachzuweisen.

Es gilt der Grundsatz, dass FuE durch Eigenleistungen der geförderten Partner erbracht werden. Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger soll der Umfang aller Unteraufträge bzw. Fremdleistungen die Hälfte seiner eigenen Projektkosten nicht übersteigen.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte, vom BMWi vorgegebene Kriterien⁸ nachgewiesen werden, indem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird.

⁸ Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=170

Zuwendungsempfänger müssen sich bereit erklären, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über ihre Forschungsergebnisse zu berichten und diese zur Diskussion zu stellen.

Antragsteller müssen sich im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie müssen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit in erster Linie eine EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis dieser Recherche ist im Förderantrag mitzuteilen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss (Projektförderung) in Form einer Anteils- oder Vollfinanzierung gewährt.

5.2 Bemessungsgrundlage, Förderquoten

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel – je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – bis zu 50 % anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung von allen nicht öffentlich finanzierten oder unternehmerisch tätigen Antragstellern – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.⁹

Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 AGVO. Die AGVO lässt für KMU differenzierte Aufschläge zu, die gegebenenfalls zu einer höheren Förderquote führen können.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen, projektbezogenen Kosten).

Wenn Wissenschaftseinrichtungen im Verbund mitwirken, sollen diese möglichst im Unterauftrag von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft eingebunden werden.

⁹ Siehe Förderrichtlinie; vgl. Fußnote 2

Sofern dennoch einem Antrag einer Hochschule oder außeruniversitären Forschungseinrichtung auf Zuwendung in Höhe von über 85 % der Bemessungsgrundlage stattgegeben wird, so gilt folgende Regelung:

Das 75 % der Bemessungsgrundlage übersteigende Fördervolumen wird auf alle gewerblichen Projektpartner entsprechend der Anteile an ihrer Gesamtförderung umgelegt und verringert entsprechend das eigene Fördervolumen.

Die Laufzeit der Verbundprojekte soll im Regelfall drei Jahre nicht überschreiten.

Das BMWi beabsichtigt – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln – für diese Fördermaßnahme insgesamt bis zu 40 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids 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 BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

Bei den Zuwendungen kann es sich um Subventionen im Sinne von § 1 Absatz 1 des Subventionsgesetzes in Verbindung mit § 264 des Strafgesetzbuchs handeln. Vor der Bewilligung der förmlichen Förderanträge (vgl. Nummer 7.2.2 dieser Bekanntmachung) werden den Antragstellern daher gegebenenfalls die subventionserheblichen Tatsachen gesondert mitgeteilt.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation auf Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zum volkswirtschaftlichen Beitrag des Projekts sowie zu weiteren vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inkl. Zeithorizont enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese

Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi den folgenden Projektträger beauftragt:

TÜV Rheinland Consulting GmbH

Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt)

Am Grauen Stein

51105 Köln

Ansprechpartner beim Projektträger sind für fachliche Belange

- Frau Nicole Ankelin
Telefon: 02 21/8 06-41 73, Telefax: 02 21/8 06-34 96
E-Mail: Nicole.Ankelin@de.tuv.com
- Frau Dr. Silke Marré
Telefon: 02 21/8 06-41 74, Telefax: 02 21/8 06-34 96
E-Mail: Silke.Marre@de.tuv.com
- Herr Marcel Vierkötter
Telefon: 02 21/8 06-41 10, Telefax: 02 21/8 06-34 96
E-Mail: Marcel.Vierkoetter@de.tuv.com

Ansprechpartner beim Projektträger ist für administrative Belange

- Herr Jörg Reichenbächer
Telefon: 02 21/8 06-41 60, Telefax: 02 21/8 06-34 96
E-Mail: Joerg.Reichenbaecher@de.tuv.com

Hinweise zu Vordrucken, Förderanträgen, Merkblättern und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

<http://www.tuvpt.de/index.php?id=foerderung00100000> abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur späteren Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragsystems „easy-online“ zu nutzen: <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>.

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort „Bekanntmachung Automatisiertes Fahren“ im Betreff.

7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem PT MVt

bis spätestens 29. Januar 2016

Projektskizzen von maximal 15 Seiten in schriftlicher und elektronischer Form auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten sind die Skizzen vom vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den Projektpartnern vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen werden aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt.

Die Projektskizzen sind entsprechend folgender Gliederung aufzubauen:

Deckblatt (1-seitig)

- 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)
- Gegebenenfalls Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum/Firmenstempel/Unterschrift (Federführer)

Beschreibung der Projektidee (maximal 14 Seiten!); mindestens Schriftgröße 10 pt

1. Problembeschreibung

- Problemdarstellung und Bewertung
- Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE-Programms

2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes

- praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation
- Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
- Potenzial des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem und Darstellung des Ausgangs- und des zu erreichenden Technologiereifegrads (Technology Readiness Level [TRL])
- Abschätzung der Kosten/Nutzen-Aspekte

3. Grobes Projektkonzept

- Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
- Beiträge der einzelnen Partner

4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes

- Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
- Einführungs- und Diffusionsstrategien
- Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen

5. Eigenevaluation

- Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
- Quantifizierung der Vorhabenziele
- Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen

6. Potenziale der Kooperationspartner

- Stellung des Federführers
- Expertise der Partner (kurz), glaubhafte und nachvollziehbare Aussage zu KMU-Beteiligung (direkt, indirekt – angestrebt werden 30 %)

7. Laufzeit und Finanzierungskonzept

8. Aufteilung auf die Partner

9. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

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

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik; Differenzierung zu anderweitigen Förderaktivitäten
- Erhöhung und Erreichung des Technologiereifegrads (TRL) der Kerninnovation
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Qualifikation der Antragsteller und KMU-Beteiligung
- Darstellung der mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen technischen oder wirtschaftlichen Risiken
- wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte (z. B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse)
- anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse und Funktionalitätsnachweis
- Notwendigkeit der Zuwendung unter Berücksichtigung der Anreizwirkung
- Verwertungskonzept
- Plausibilität des Konzepts der Eigenevaluation.

Mit der Vorlage der Projektskizze erklären sich die Skizzeneinreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden.

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag inklusive einer Vorhabenbeschreibung und der Beschreibung der Arbeitspakete vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern, stehen die Förderanträge im Wettbewerb zueinander. Unter Anwendung der oben genannten Kriterien erfolgt eine Prioritätensetzung, gegebenenfalls unter Einbeziehung externer Gutachter.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung, für den Nachweis und die Prüfung von deren Verwendung, für die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids sowie für die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Förderbekanntmachung Abweichungen zugelassen sind.

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

8 Inkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt mit dem Datum ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Berlin, den 26. Oktober 2015

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Ernst Stöckl-Pukall