

**Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie**  
**Förderbekanntmachung**  
**„Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen**  
**für ältere Menschen (MOVE AGE)“**

vom 12. Februar 2007

**1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

**1.1 Zuwendungszweck**

Gemeinsam mit 15 programmgestaltenden und -verwaltenden Institutionen aus 14 europäischen Staaten ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) Mitglied von ERA-NET TRANSPORT. Die von der Europäischen Kommission geförderte Koordinierungsmaßnahme dient der Strukturierung des Europäischen Forschungsraums (European Research Area, ERA) im Bereich des bodengebundenen Verkehrs.

Die vorliegende Förderbekanntmachung zum Thema „Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen für ältere Menschen (MOVE AGE)“ dient der Umsetzung des transnationalen Programms „Demographischer Wandel und Verkehr (KEEP MOVING)“, welches im Rahmen und mit Unterstützung von ERA-NET TRANSPORT definiert wurde. Die nationalen Förderprogramme bilden die Grundlage für diese gemeinsame Initiative und für die Förderung der sich hieraus ergebenden transnationalen Forschungsvorhaben.

Weitere Informationen, insbesondere zum Fördervolumen, können unter der Internetadresse <http://www.transport-era.net> abgerufen werden.

Der demographische Wandel führt in Deutschland zu einer neuen Gewichtung der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens: bei tendenziell sinkender Bevölkerungszahl steigt zugleich das Durchschnittsalter der Bevölkerung. So wird mit einem Rückgang der Bevölkerungszahl von derzeit 82 Mio. auf nur noch 75 Mio. im Jahr 2050 gerechnet. Die Hälfte der Bevölkerung wird älter als 48 Jahre und ein Drittel 60 Jahre oder älter sein. Zudem zeichnet sich ein Trend zur regionalen Entvölkerung, aber auch zur Konzentration in bestimmten Ballungsräumen ab.

Ähnliche Effekte werden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ebenso im europäischen Raum alle Bereiche des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens beeinflussen: die Zusammensetzung der Bevölkerung wird sich hinsichtlich des Alters stark verändern. Die ältere Bevölkerung wird zunehmen und einer proportionalen Abnahme der Anzahl jüngerer Menschen gegenüberstehen. Im Jahr 2040 werden rund 30 % der europäischen Bürger 65

Jahre oder älter sein und nur rund 20 % jünger als 18 Jahre. Zudem ist in den meisten europäischen Ländern das Bevölkerungswachstum rückläufig.

Darüber hinaus wird sich auch das Aktivitäts- und Reiseverhalten im Zeitablauf verändern. Das Verhalten der älteren Menschen in der Zukunft wird sich von dem Verhalten der älteren Menschen in der heutigen Zeit unterscheiden. Diese Verhaltensaspekte sind gleichzeitig mit den Zusammensetzungs- und Mengeneffekten in Betracht zu ziehen.

In der Förderung von Lösungsansätzen zur Verbesserung von Mobilität und Verkehr vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sieht das BMWi einen Schwerpunkt im Bereich der Verkehrsforschung für die nächsten Jahre. Mit der vorliegenden Förderbekanntmachung soll ein erster Schritt in diese Richtung getan werden.

Im Rahmen dieser Förderbekanntmachung sollen technologiegetragene Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen für ältere Menschen erforscht und entwickelt werden.

Das können

- Dienstleistungen für die persönliche Mobilität
- Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Belieferung und Versorgung älterer Menschen

sein.

## **1.2 Rechtsgrundlagen**

Vorhaben können nach Maßgabe dieser Richtlinien, der BMWi-Standardrichtlinien für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Haushaltsmittel durch die gesetzgebenden Körperschaften. Basis dieser Förderbekanntmachung ist das Förderprogramm „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung vom März 2000.

## **2. Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden Projekte zur Erforschung und Entwicklung technologiegetragener Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen für ältere Menschen, ggf. unter Verwendung bereits existierender innovativer Technologien.

Vorschläge sollen

- wissenschaftliche Erkenntnisse sowie ggf. deren Weiterentwicklung berücksichtigen, z. B. bezüglich der zukünftigen Bedürfnisse älterer Menschen im Umgang mit spezifischen Dienstleistungen,
- die erforderlichen angewandten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten umfassen und
- eine(n) Demonstrationsphase/-teil vorsehen.

Im Folgenden werden Orientierungshilfen für die Ausgestaltung von Dienstleistungen für die persönliche Mobilität und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Belieferung und Versorgung älterer Menschen gegeben:

## **2.1 Dienstleistungen für die persönliche Mobilität**

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

- Moderne IuK-Design- und -Implementierungskonzepte zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen (Information, Navigation usw.) inklusive einer auf ältere Menschen ausgerichtete Spezifikation der Information.
- Geeignete und vorteilhafte Dienstleistungen für ältere Menschen – on-trip und off-trip – (z. B. Verkehrsinformationen, Navigation, Notfalldienstleistungen).
- Neue Mensch-Maschine-Schnittstellen, die an die Bedürfnisse älterer Menschen angepasst sind.

Zahlungs-/Abrechnungsleistungen

- Neue und spezifizierte (barrierefreie) Zahlungsanwendungen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für ältere Menschen (z. B. Smart Cards).
- Neue und attraktive Tarifkonzepte.

Neue organisatorische Lösungen

- Konzepte zur Bündelung der Passagierbeförderung für ältere Menschen, abgesehen von den traditionellen öffentlichen Verkehrsmitteln; zentrale Organisation des Verkehrs an Plätzen, die von älteren Menschen besucht werden (z. B. medizinische Zentren, kulturelle Ereignisse).
- „Servicenetzwerke“ für ältere Menschen zur ganzheitlichen Unterstützung sämtlicher Prozesse des Angebots für ältere Menschen, ggf. unter besonderer Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Bestimmungen.
- Neue Konzepte zur Kombination von Personen- und Lieferverkehr.
- Lösungen für die Nutzung bestehender Mobilitätszentren.
- „Dienstleistungen auf Anforderung“ für die Mobilität der älteren Menschen: Geschäftsmodelle, neue Arten von Leistungen für neue Bedürfnisse.

## **2.2 Liefer- und Versorgungsdienstleistungen für ältere Menschen**

Diese Dienstleistungen beziehen sich vorwiegend auf die Versorgung älterer Menschen mit Waren und Services (Lebensmittel, Gesundheitsfürsorge usw.), um eine bestmögliche Lebensqualität und Unabhängigkeit zu wahren.

Virtuelle Marktplätze

- Änderung/Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur und -netz, um den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen.
- Verbesserung des Zugangs zu B2C-/E-Commerce für ältere Menschen, um zu einer besseren Mobilität beizutragen (z. B. maßgeschneiderte Angebote und Tarife, spezifischen Bedürfnisse bezüglich Sicherheit/Schutz, Ausbildung).

Innovative Lieferaspekte

- Innovative und wirtschaftliche Belieferungskonzepte, die zu verbesserten Lebensbedingungen beitragen.
- Innovative Bereitstellungskonzepte zur Versorgung und für Dienstleistungen für ältere Menschen: z. B. innovative Versorgungsleistungen (medizinische Dienstleistungen, Arzneimittel, Lebensmittel, tägliche Bedarfe).
- Neue Wege zur Überwindung von Reisehindernissen, z. B. innovative Reiselösungen (z. B. Gepäckzustellung, persönliche Begleitung).
- Neue Akzeptanz steigernde Konzepte für Versorgungsleistungen. Innovative und auf ältere Menschen ausgerichtete Konzepte für die letzte Meile und neue Lösungen für die Retourenproblematik.

### **3 Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Ingenieurbüros sowie Gebietskörperschaften und andere Aufgabenträger im Verkehrsbereich. Die Förderbekanntmachung richtet sich vorrangig an Unternehmen der Verkehrswirtschaft sowie an die relevanten industriellen Entwicklungspartner und an wissenschaftliche Einrichtungen.

Um die Umsetzungsorientierung dieser Fördermaßnahme zu verstärken, werden Verbundprojektvorschläge prioritär behandelt, die unter industrieller Federführung stehen oder von maßgeblichem industriellem Interesse sind. Ebenso werden Vorschläge von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) bevorzugt behandelt. Daneben können weitere juristische Personen, die nicht als unabhängiger Partner in ein Verbundprojekt einbezogen sind, im Unterauftrag eines Partners beteiligt werden.

Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

#### **4 Zuwendungsvoraussetzungen**

Diese Förderbekanntmachung dient der Umsetzung des transnationalen Programms KEEP MOVING im Rahmen von ERA-NET TRANSPORT. Es werden Projektkonsortien erwartet, deren Partner aus den an der gemeinsamen Förderinitiative teilnehmenden Ländern (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweden) stammen. Der sich durch die transnationale Kooperation gegenüber rein nationalen Projekten ergebende höhere Koordinationsaufwand wird in der Entscheidung über den Umfang der Förderung berücksichtigt.

Für die deutschen Projektpartner kommen die in Nummer 1.2 genannten Rechtsgrundlagen zum Tragen. Die folgenden Angaben gelten ausschließlich für die deutschen Antragsteller im Rahmen der transnationalen Kooperationsprojekte:

Vorhaben können gefördert werden, wenn sie sich hinsichtlich der Themenstellung und der FuE-Ziele in den Rahmen der dargestellten Fördermaßnahme einordnen lassen, wenn u. a. an der Förderung ein erhebliches Bundesinteresse besteht und die Vorhaben mit einem technologisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sind. Die Vorhaben selbst dürfen noch nicht begonnen worden sein. Bereits geleistete Vorarbeiten müssen nachgewiesen werden, sie sind aber nicht mehr förderfähig. Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr für eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen.

Angesichts der komplexen Aufgabenstellung sind für gemeinsame Lösungen im Regelfall ein interdisziplinäres Vorgehen und eine enge, auch branchenübergreifende Zusammenarbeit von Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen erforderlich. Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung bearbeiten wollen mit dem Ziel, Kapazitäten effizienter zu nutzen, Synergieeffekte zu erzielen und den Wissenstransfer zu beschleunigen. Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft der Kooperationspartner über bestimmte vom BMWi vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0110 – (<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0110.pdf>) entnommen werden. Es werden überschaubare und praktikable Konsortien erwartet. Bei mehr als zehn Partnern ist eine gesonderte Begründung erforderlich. Die Federführung sollte in der Regel bei einem durchsetzungsfähigen Praxispartner mit verkehrlichen Umsetzungsinteressen liegen. Für jedes Verbundprojekt ist ein Koordinator zu bestellen. Es wird erwartet, dass sich Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit an den Aufwendungen der öffentlich finanzierten Forschungseinrichtungen angemessen beteiligen, wenn sie als Verbundpartner mitwirken.

Projekte, die auf quantitative Ziele ausgerichtet sind, sollen deren Erreichung mit Projektabschluss nachweisen können. Projektergebnisse, die zu qualitativen Verbesserungen im Mobilitäts- bzw. Dienstleistungssektor führen sollen, sind bezüglich dieser Zielsetzung zu verifizieren. Dabei sind Vorteile für die Projektbeteiligten selbst, der Nutzen für sonstige Betroffene sowie der Nutzen für Umwelt und Allgemeinheit den Aufwendungen bzw. Projekterträgen möglichst plausibel gegenüberzustellen. Dieser Nachweis kann im Rahmen von Wirkungsanalysen erfolgen.

Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über die Forschungsergebnisse zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

Antragsteller müssen sich – auch im eigenen Interesse – im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Dabei ist zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis der Prüfungen ist im nationalen Förderantrag kurz darzustellen. Weiterhin sollen Antragsteller prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Überlegungen und Planungen dazu sind ebenfalls mit dem Antrag auf Bundeszuwendung darzustellen.

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

Die Zuwendungen können im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden. Zuwendungsfähig ist der projektbezogene Aufwand der Forschungsarbeiten sowie grundsätzlich auch der für Koordinierungsaufgaben.

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 dabei eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

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

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der Europäischen Kommission für staatliche FuE-Beihilfen berücksichtigen. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für Verbundprojekte von Antragstellern aus den Neuen Bundesländern und für KMU eine differenzierte Bonusregelung zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen kann.

Hinsichtlich der KMU gilt die seit dem 1. Januar 2005 gültige Definition der Europäischen Kommission für Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – (<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0119.pdf>) sowie den Informationen des EU-Portals (<http://europa.eu.int>) entnommen werden.

Für die Projekte wird eine maximale Laufzeit von drei Jahren festgelegt.

## **6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides 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), die auch im BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Förderbekanntmachung angewendet werden.

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98), die auch im BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Förderbekanntmachung angewendet werden.

## **7 Verfahren**

### **7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen**

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi seinen Projektträger

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (PT MVBW)  
Am Grauen Stein 33  
51105 Köln

beauftragt. Ansprechpartnerin ist

Frau Nicole Ankelin  
Telefon :+49 (0)221 806-4173  
Telefax: +49 (0)221 806-3946  
E-Mail: [nicole.ankelin@de.tuv.com](mailto:nicole.ankelin@de.tuv.com)

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort „Förderbekanntmachung MOVE AGE“ im Betreff.

Der Projektträger gibt weitergehende Informationen zu Verfahrensfragen und berät bei der Antragstellung. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <http://www.tuvpt.de> abgerufen werden. Zur Erstellung von Projektskizzen und förmlichen Förderanträgen sollte möglichst von dem elekt-

ronischen Antragsystems „easy“ Gebrauch gemacht werden  
(<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/>).

## 7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Antragsverfahren ist zweistufig angelegt.

### 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger des BMWi bis spätestens 15. Mai 2007 zunächst Projektskizzen jeweils in deutscher und englischer Sprache schriftlich in Papierform auf dem Postweg oder per Fax vorzulegen (es gilt das Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten erfolgt dies über den vorgesehenen Verbundkoordinator, sofern dieser aus Deutschland stammt. Deutsche Partner in Projekten mit ausländischem Verbundkoordinator müssen die entsprechenden Skizzen abweichend davon selbstständig einreichen. Unvollständige Projektskizzen können vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden. Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch abgeleitet werden.

Den Projektskizzen ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen (max. 10 Seiten; die Gliederungsvorgabe in englischer Sprache ist verfügbar unter <http://www.transport-era.net>):

Deckblatt (einseitig)

- Stichwort, evtl. Akronym (max. 15 Zeichen)
- Langfassung der Projektbezeichnung (max. 250 Zeichen)
- Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
- Aufzählung der beteiligten Partner, Konsortium
- Kurzbeschreibung des Projektansatzes (max. 1200 Zeichen)
- Ggf. Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum / Firmenstempel / Unterschrift (Federführer)

Beschreibung der Projektidee (max. neun Seiten)

#### 1. Problembeschreibung

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

#### 2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes

- Wissenschaftliche Ausgangssituation
- Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
- Forschungsleitende Hypothese(n)

- Potenzial des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem
  - Kosten/Nutzen-Aspekte
3. Grobes Projektkonzept
    - Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
    - Beiträge der Partner
  4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes
    - Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
    - Einbindung von Nutzern / Betreibern – Einführungs- und Diffusionsstrategien
    - Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen (Feldversuch)
  5. Eigenevaluation
    - Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
    - Zielvereinbarung zu quantifizierten verkehrlichen Wirkungen des Feldversuches
    - Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
  6. Potenziale der Kooperationspartner
    - Stellung des Federführers
    - Expertise der Partner (kurz)
  7. Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung auf die Partner

Zusätzlich ist die Einbindung der erforderlichen Partner (z. B. entlang einer Wertschöpfungskette) in den einzureichenden Ideenskizzen plausibel zu beschreiben. Dabei soll sich die Anzahl der Partner aus dem Forschungsgegenstand sowie aus den Erfordernissen der Umsetzung ableiten. Außerdem sind vorzulegen

- Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung
- Absichtserklärungen aller Projektpartner über die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

Die eingegangenen Projektskizzen werden zunächst nach folgenden nationalen Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte, z. B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse
- Erfolgsaussichten für eine praktische Demonstration der Ergebnisse
- Nachvollziehbarkeit der qualitativen und quantitativen Zielvorgaben und der beabsichtigten Wirkungsanalysen
- 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 Bewertung werden dann die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Hieran schließt sich eine transnationale Bewertungsrunde einer internationalen Evaluationsgruppe an. Auf der Grundlage der nationalen und transnationalen Bewertung werden dann die für eine Förderung besonders geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlresultat wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

### **7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren**

Bei positiver Bewertung werden die Interessenten in der zweiten Verfahrensstufe aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag innerhalb von 3 Monaten vorzulegen (bei Verbundprojekten über den vorgesehenen Verbundkoordinator), über den dann nach abschließender Prüfung das BMWi entscheiden 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 §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.

## **8 Inkrafttreten**

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

Bonn, den 12. Februar 2007

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag

Helge Engelhard