



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung Förderrichtlinie „eTicketing und digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr“

Vom 25. Mai 2016

Präambel

Der Verkehrssektor steht aktuell vor großen gesellschaftlichen Herausforderungen: Verkehrswachstum, demografischer Wandel, Gewährleistung einer bezahlbaren Mobilität, steigende Anforderungen an Energieeffizienz und CO₂-Reduzierung. Der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) spielt eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung dieser Herausforderungen.

Die Digitalisierung bietet Chancen und technische Möglichkeiten, einen Beitrag dafür zu leisten, diese Herausforderungen zu bewältigen. Gleichzeitig muss sich der ÖPV an die Anforderungen einer digitalisierten Welt anpassen, damit er weiterhin seine Rolle als Rückgrat des Stadt- und Regionalverkehrs erfüllen kann.

Insbesondere die Einführung und Verknüpfung von elektronischer Fahrplanauskunft, Buchungssystemen und elektronischem Fahrgeldmanagement („Servicekette“) ist dazu geeignet, jene Zugangsbarrieren zum ÖPV zu senken, die eine verstärkte Nutzung von Bussen und Bahnen sowie einen Umstieg vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel hemmen. Damit der ÖPV in Zukunft die ihm zustehende tragende Rolle in einem multimodalen Verkehrssystem spielen kann, müssen die Digitalisierung und die Verknüpfung von Systemwelten in der Servicekette auf Basis von einheitlichen Standards realisiert werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen Dialog- und Stakeholderprozess als Initiative „Digitale Vernetzung im ÖPV“ initiiert. Ziel und Ergebnis dieses Prozesses ist es, gemeinsam mit allen Beteiligten eine Roadmap zu erarbeiten, die die Handlungserfordernisse, die notwendigen Schritte und vor allem die entsprechenden Verantwortlichkeiten skizziert. Daraus abgeleitet sollen 2016 entsprechende Förderprojekte starten, die im Zeitraum von 2016 bis 2018 bundesseitig unterstützt werden sollen. Dies entspricht der Maßnahme Nummer 14 der „Strategie Intelligente Vernetzung“ der Bundesregierung.

Diese Förderrichtlinie leistet einen Beitrag zur Umsetzung der „Digitalen Agenda“ der Bundesregierung sowie zu den Zukunftsaufgaben „Digitale Wirtschaft und Gesellschaft“ sowie „Intelligente Mobilität“ der neuen „Hightech-Strategie – Innovationen für Deutschland“ der Bundesregierung.

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Ziele der Förderung

Die länderübergreifenden Verflechtungen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Dabei fahren beispielsweise im Berufsverkehr 65 % der Pendler mit dem Pkw. Die Belastung und die Grenzen der Belastbarkeit des Verkehrssystems Straße werden insbesondere zu werktäglichen Spitzenzeiten des Berufsverkehrs deutlich. Gerade in gut erschlossenen Ballungsräumen stellt der ÖPV eine Alternative zum Pkw dar.

Zwischen den Regionen und Bundesländern gibt es gerade für potenzielle ÖPV- und Gelegenheitskunden noch erhebliche Zugangsbarrieren, die unter anderem in den unterschiedlichen und uneinheitlichen Informations-, Buchungs-, Tarif- und Bezahlssystemen begründet sind, sodass eine überregionale und Ländergrenzen überschreitende Nutzung des ÖPV deutlich erschwert wird. Dies gilt auch im städtischen und regionalen Vor- und Nachlauf von Fernreisen.

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2020 im Ländergrenzen überschreitenden Verkehr die oben genannten Zugangshemmnisse im ÖPV abzubauen und dessen Nutzung durch elektronische Systeme zu vereinfachen. Damit sollen die Wettbewerbsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit des ÖPV gegenüber dem Pkw erhöht und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr reduziert werden.

Durch die Förderung von elektronischen Angeboten und Diensten soll im Jahr 2020 eine geschlossene und durchgängige Service- und Reisekette im ÖPV zwischen den großen Zentren der Ballungsräume sowie zwischen Stadt und Umland unterschiedlicher Bundesländer, die verkehrlich stark miteinander verflochten sind, möglich sein.

1.2 Zuwendungszweck

Zweck der Förderung ist

- a) die räumliche Verbreitung, die technische Weiterentwicklung sowie die Erhöhung der interoperablen Nutzung von Systemen des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM-Systeme) im ÖPV in Städten und Regionen. Die Systeme sollen die Standards zur Herstellung eines ((e)Tickets Deutschland sowie deren Weiterentwicklung unterstützen.



Die Förderung soll dazu beitragen,

- die Anzahl von Verkehrsunternehmen und -verbänden aus unterschiedlichen Bundesländern, die über ein EFM-System miteinander vernetzt sind,
 - die Anzahl von Kunden, die EFM-Systeme überregional/länderübergreifend nutzen können,
 - den Anteil von EFM-Systemen mit automatischer Fahrpreisfindung sowie
 - den Anteil der Gelegenheitskunden, die einen Fahrschein über ein EFM-System erwerben,
- zu erhöhen.

- b) die lückenlose und durchgängige Vernetzung der EFM-Systeme mit anderen Funktionalitäten und vorgelagerten Diensten (z. B. Information oder Buchung) entlang der Service- und Reisekette. Der Kunde soll die verschiedenen Mobilitätsangebote, die sich aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Diensten zusammensetzen, innerhalb von und zwischen stark verflochtenen Städten und Regionen verschiedener Bundesländer weitestgehend integriert (ohne Brüche in der Servicekette) nutzen können.

Die Förderung soll dazu beitragen,

- die Anzahl der aktiven Handlungen, die der Kunde während der Servicekette absolvieren muss, zu reduzieren sowie
- die Anzahl von Mobilitätsangeboten des Öffentlichen Personenverkehrs, die der Kunde über einen Zugang erhält, zu erhöhen.

1.3 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, der Standardrichtlinien des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 23 und § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen für geplante Vorhaben.

Weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Europäischen Kommission vom 17. Juni 2014 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) 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 (AEUV). Die Förderung beruht auf Kapitel III Abschnitt 4 (Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation) in Verbindung mit den 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.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand einer Förderung sind Maßnahmen in folgenden Bereichen:

- Automatisierte Fahrpreisfindung und elektronische Tarife:

Entwicklung und Demonstration von Verfahren, Systemen und Produkten, die eine Anwendung in einem EFM-System gemäß ((eTicket Deutschland mit automatischer Fahrpreisfindung zum Ziel haben. Dabei sind Tarifprodukte für Gelegenheitsnutzer in den Fokus der Umsetzung zu stellen.

In Verbindung mit dem Aufbau von EFM-Systemen wird die Konzeption und Einführung innovativer elektronischer Tarife bzw. Tarifprodukte gefördert. Die Bedürfnisse der Kunden (z. B. Flexibilität, Einfachheit, Transparenz) sowie der Anbieter bzw. Betreiber (z. B. Erlössicherung, Angebotsoptimierung) der Mobilitätsdienste sind gleichermaßen einzukalkulieren. Die Anforderungen der verschiedenartigen Kundenmedien (Chipkarte, Smartphone) sind zu berücksichtigen und das Smartphone als vollwertiger Bestandteil von eTicket-Systemen zu etablieren.

- Überregionale und länderübergreifende Vernetzung von elektronischem Ticketing:

Die entwickelten Komponenten und Systeme müssen die Herstellung einer überregionalen und/oder interregionalen Anwendung von elektronischen Tickets unterstützen. Die Anwendung ist in einem Verbundprojekt über (mindestens) zwei Verkehrsräume zu demonstrieren.

Die zentralen Systeme von ((eTicket Deutschland sind dahingehend anzupassen und zu entwickeln, dass die Herstellung der Interoperabilität vollständig unterstützt und in der Umsetzung beschleunigt wird.

- Verknüpfung von Fahrgast- und Tarifinformation im ÖPV:

Die Entwicklung und Anwendung von Diensten, Schnittstellen und Standards zur Vernetzung von Fahrgastinformationssystemen im ÖPV soll unterstützt werden. Die Qualität und Konsistenz der Informationen, die dem Fahrgast zur Verfügung gestellt werden, ist zu verbessern. Die überregionale, länderübergreifende Vernetzung soll dabei im Vordergrund stehen.

Tarifinformationen sind in die übergreifenden Fahrgastinformationssysteme zu integrieren und bestehende Systeme dahingehend zu erweitern.



– Integration von Mobilitätsangeboten:

Eine digitale Verknüpfung der Angebotsformen des Öffentlichen Personenverkehrs zur Herstellung durchgängig intermodaler sowie multimodaler Angebote für den Kunden ist herzustellen, wobei die Vernetzung bestehender Mobilitätsportale oder -plattformen im Vordergrund stehen soll. Dabei sind die Registrier- und Buchungsvorgänge zu reduzieren (Single Sign-on).

Die Angebote sind für den Kunden mit einem Medium (z. B. Chipkarte, Smartphone) nutzbar zu machen und in einem hohen Maß zu integrieren und zu demonstrieren.

Eine verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit und gegebenenfalls eine Herausbildung neuer Organisationsstrukturen und Kooperationsmodelle mit Dritten soll bei der Entwicklung neuer Verfahren und Dienste für den Kunden angestrebt werden.

Dabei sollte eine diskriminierungsfreie Kooperationsebene geschaffen werden.

Bei der Konzeption und der Entwicklung von Systemen, Diensten und Produkten ist dem Schutz personenbezogener Daten ein hoher Stellenwert einzuräumen.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte in Deutschland. Insbesondere ist die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) erwünscht. Hierbei ist die am 1. Januar 2005 in Kraft getretene KMU-Definition der Europäischen Kommission maßgeblich.¹

Ferner sind wissenschaftliche Einrichtungen (Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen) antragsberechtigt. 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 betreffen. Zudem wird Antragstellern, die unter Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 Buchstabe a bis e der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen, kein Zuschuss gewährt.

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

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Fördermittel können zur Verfügung gestellt werden, wenn folgende Voraussetzungen durchgehend zutreffen:

- Vorhaben lassen sich hinsichtlich der Themenstellung und der Forschungs- und Entwicklungsziele in den Rahmen der vorliegenden Richtlinie in Nummer 1.1 (Zweck der Förderung) und Nummer 2 (Gegenstand der Förderung) 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 vor Erlass eines Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung des Vorhabens zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

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

In den Projekten sollten die Überlegungen und Maßnahmen der EU zur Anwendung von Intelligenten Verkehrssystemen (z. B. ITS-Direktive, „European Multimodal Journey Planner“ etc.) berücksichtigt werden.

Bei den zu fördernden Vorhaben sollte es sich um Verbundvorhaben handeln, an denen mindestens zwei Partner beteiligt sind.

Durch die Verbundstruktur, insbesondere für die Entwicklung und Demonstration interoperabler Anwendungen, werden der Technologie- und Erkenntnistransfer sowie die übergreifende Vernetzung von Systemen und Diensten besonders hervorgehoben.

Der aktuelle Stand des Standards VDV-Kernapplikation kann über die Internetseite der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG unter www.eticket-deutschland.de bezogen werden. Weitere Informationen – insbesondere zu den Projekten der ersten Förderphasen – sind unter www.mobilitaet21.de erhältlich.

¹ Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0110 – entnommen werden. Abrufbar unter <https://foerderportal.bund.de>.



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).

Es gilt der Grundsatz, dass Forschung und Entwicklung durch Eigenleistungen der geförderten Partner erbracht werden. Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger sollte 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 BMBF vorgegebene Kriterien² nachgewiesen werden, indem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird.

Es werden arbeitsfähige Konsortien erwartet, die alle zu betrachtenden Arbeitsinhalte abdecken und eine potenzielle Verwertung sicherstellen können. Die Federführung sollte bei dem Praxispartner mit Umsetzungskompetenzen (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Nahverkehrsorganisation) liegen.

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.

Es ist zu prüfen und spätestens mit Antragstellung darzulegen, ob und in welchem Maße und Zeitraum eine strategische und finanzielle Unterstützung des Projektansatzes auf Landesebene und/oder regionaler Ebene vorliegt.

Drittmittel (Investitionen) zur Unterstützung der Projektumsetzung und Verbreitung der Projektergebnisse sind außerhalb des Antrags zu leisten und gegenüber dem Zuwendungsgeber in nachvollziehbarer Form darzustellen. Der Einsatz der Drittmittel ist in geeigneter Form an den Zweck und den Verwertungsplan des Projekts zu binden.

Aus den gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.

Die Rahmenbedingungen sind im zutreffenden Fall in der Projektskizze darzustellen. Additive Förderung von flankierenden Maßnahmen eines Projekts sind ein Kriterium bei der Bewertung (siehe Nummer 7.2) und wirken sich positiv auf die Förderentscheidung aus.

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

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

5.2 Bemessungsgrundlagen, 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 BMVI-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung von allen nicht öffentlich finanzierten oder unternehmerisch tätigen Antragstellern – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

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.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 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 Beihilfebetrug nicht überschritten.

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

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

Für die Projekte wird eine maximale Laufzeit bis spätestens 31. Dezember 2018 festgelegt.

² Weitere Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter <https://foerderportal.bund.de/>



6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des 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 BMVI für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie angewendet werden.

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

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation auf Vorhabens- oder Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zum volkswirtschaftlichen Beitrag des Projekts sowie zu weiteren vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inklusive 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 Fördermittelgeber und Projektträger

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G 23, Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme wird ein Projektträger beauftragt.

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

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

Unter www.mobilitaet21.de werden Informationen zu den Projekten der Förderinitiative sowie zum Projektträger bereitgestellt. Die Ansprechpartner für das Verfahren sind dort aufgeführt.

7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Erste Stufe: Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

Die Projektskizzen (maximal 15 Seiten) sind dem Projektträger in schriftlicher und elektronischer Form innerhalb von 90 Tagen nach Veröffentlichung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger einzureichen. Bei Verbundprojekten sind die Skizzen von dem vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den Projektpartnern vorzulegen. Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Projektskizzen sind wie nachfolgend dargestellt zu gliedern:

- Deckblatt (einseitig)
 - Stichwort, eventuell. Akronym (maximal 15 Zeichen)
 - Langfassung der Projektbezeichnung (maximal 250 Zeichen)
 - Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Betriebsnummer, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
 - Aufzählung der beteiligten Partner (Anschriften inklusive Betriebsnummern), 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)
 - Problembeschreibung
 - Problemdarstellung und Bewertung
 - Beitrag zur Erreichung des Zuwendungszwecks und Umsetzung der Förderrichtlinie. Dabei muss ein Ziel als Hauptziel für das Vorhaben bestimmt werden



- Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes
 - Wirtschaftliche, technische und wissenschaftliche Ausgangssituation
 - Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
 - Berücksichtigung/Anwendung von Standards
 - Forschungsleitende Hypothese(n)
 - 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
- Projektkonzept
 - Projektschwerpunkte, Forschungs- und Entwicklungsinhalte
 - Beiträge der einzelnen Partner
 - Bei Verbundprojekten: Rolle des Konsortialführers und Projektorganisation
- Verwertungskonzept
 - Wirtschaftliche Verwertungsplanung und -perspektive, insbesondere
 - Einführungs- und Diffusionsstrategien
 - Organisatorische und finanzielle Kapazitäten
 - Finanzierungskonzept/Drittmittel auf regionaler Ebene/Landesebene
 - Auswirkungen rechtlicher Rahmenbedingungen
 - Einbindung von Nutzern/Betreibern
 - Potenziale für eine wissenschaftliche Verwertung
- Konzept für eine Eigenevaluation
 - Angabe relevanter Indikatoren für die Zielerreichung (im Verbund) mit Ist- und Soll-Werten
 - Festlegung von Zielen zu quantifizierbaren Wirkungen der angestrebten Technologieförderung gemäß Vorgaben des Zuwendungsgebers
 - Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet werden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
- Potenziale der Kooperationspartner
 - Stellung des Federführers
 - Expertise der Partner (kurz), Aussage zu KMU-Beteiligung (direkt, indirekt)
- Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung des Mengengerüsts auf die Partner sowie
 - Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils
 - Erklärung, dass die Projektidee im Rahmen keiner anderen nationalen oder europäischen Fördermaßnahme zur Förderung eingereicht wurde

Aus der Vorlage einer Projektskizze besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Der Antragsteller hat keinen Anspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug, Forschungsrelevanz und gesamtwirtschaftliche Bedeutung
 - Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik; Differenzierung zu anderweitigen Förderaktivitäten
 - Darstellung der mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen technischen oder wirtschaftlichen Risiken
 - Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens beziehungsweise seiner Teilprojekte (z. B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse)
 - Anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse
 - Verwertungskonzept
 - Schlüssigkeit, Angemessenheit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung
-



- Effizienz und Handhabbarkeit der Projektorganisation
- Eigenevaluation

Mit der Vorlage der Projektskizze erklären sich die Einreicher 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.

7.2.2 Zweite Stufe: 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 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 sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes entsprechend, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

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

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt mit dem Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie ist befristet bis zum 31. Dezember 2018.

Berlin, den 25. Mai 2016

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Gerhard Schulz
