



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Förderrichtlinie zur Forschung und Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen

Vom 2. Dezember 2021

1 Präambel

1.1 Die Binnenschifffahrt ist eine wichtige Säule für den Güterverkehr in Deutschland und Europa. Mit dem niedrigen spezifischen Energieverbrauch und genügend freien Kapazitäten kann der Verkehrsträger Binnenschiff einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Durch eine engagierte Digitalisierung kann dieses Potential weiter gehoben und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gestärkt werden.

1.2 Die Schifffahrt ist nahtlos in regionale, nationale und globale multimodale Lieferketten eingebunden. Digitalisierung und Vernetzung erhöhen die Zuverlässigkeit der Schifffahrt und machen sie zu einem starken Glied der globalen Logistikkette.

1.3 Zur Förderung der Digitalisierung in der Binnenschifffahrt, speziell des automatisierten und vernetzten Fahrens, soll die Forschung und Entwicklung über die Einrichtung von digitalen Testfeldern auf Bundeswasserstraßen gefördert werden. Die Digitalisierung bietet aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auch Chancen, den Einsatz kleinerer Schiffsgefäße wieder attraktiver zu machen, so dass die Binnenschifffahrt neue Mobilität erschließt und auch im Bereich der Nebenwasserstraßen gestärkt wird.

Mit der Richtlinie vom 30. Juni 2020 sollte der Industrie die Erprobung von Systemen ermöglicht werden und die Entwicklung hin zur hoch- oder sogar vollautomatisierten Navigation in der Binnenschifffahrt gefördert werden. Mit der vorliegenden, fortgeschriebenen Richtlinie soll auf gewonnenen Erkenntnissen aufgebaut werden und der Schwerpunkt auf Sensorik, Interaktion mit landseitigen Systemen und Fernsteuerung gelegt werden. Beide Förderprogramme laufen bis zum 31. Dezember 2022 parallel.

1.4 Das Binnenschiff der Zukunft verfügt über alle Daten für eine optimale Reiseplanung. Die Nutzer der Wasserstraße sind in dem System erfasst und es erfolgt eine Optimierung des Verkehrssystems im Hinblick auf gewählte Parameter, z. B. Minimierung des Energieverbrauchs.

1.5 Die deutschen Wasserstraßen sind einem verschärften internationalen Wettbewerb ausgesetzt, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Leichtigkeit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Schiffsverkehrs spielen eine wichtige Rolle. Staatlich geförderte Investitionen in Zukunftstechnologien werden in europäischen Nachbarländern bereits seit längerem getätigt.

1.6 Darüber hinaus soll das Förderprogramm helfen, die Herausforderungen an die hohen Sicherheitsstandards auf den Bundeswasserstraßen aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln.

1.7 Als weitreichendste Zukunftsvision wird das Binnenschiff autonom an- und ablegen, es wird automatisch be- und entladen und die für die Fortbewegung notwendigen Medien werden automatisch nachgeladen oder gebunkert. Das Förderprogramm soll dazu beitragen, die hierfür erforderlichen Entwicklungen zu unterstützen.



2 Förderziel und Zuwendungszweck

2.1 In Ergänzung und Fortsetzung der Förderrichtlinie für Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen vom 30. Juni 2020 (BAnz AT 31.07.2020 B5) wird die vorliegende Förderrichtlinie mit aufbauenden Förderzielen erlassen.

2.2 Das übergeordnete Ziel des vorliegenden Förderprogramms dient der weiteren Automatisierung der Binnenschifffahrt und Fähren und steht in direktem Bezug zu politischen Vorgaben. BMVI beabsichtigt mit Bezug auf den aktuellen Koalitionsvertrag den erfolgreichen Aufbau von Digitalen Testfeldern auf der Wasserstraße weiter zu unterstützen. Um die Möglichkeiten einer Automatisierung definieren zu können, sollen Assistenzsysteme und entsprechende Sensorik und IT weiterentwickelt werden. Die Details sind in Nummer 3 und 4 aufgeführt. Die Ergebnisse der Förderrichtlinie stärken die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette. Die Zielerreichung ist Gegenstand einer parallel zu der Maßnahmendurchführung erfolgenden Evaluierung.

2.3 Die nachfolgenden Themenbereiche werden im Rahmen dieser Richtlinie gefördert:

- Einrichtung und landinfrastruktureller Aufbau von digitalen Testfeldern (z. B. Fernsteuerzentralen)
- Interaktion von digitalen Schifffahrtszeichen und landseitigen Systemen mit Bordsystemen
- Weiterentwicklung/Bereitstellung von Versuchsträgern
- Automatisierung von Prozessen im Bereich Navigation, Fahrbetrieb/Manövrieren, An- und Ablegen, Schleusenein- und ausfahrt
- Entwicklung und Test von Assistenzsystemen
- Entwicklung und Test von Sensoren
- Softwareentwicklung
- Qualitative und quantitative Einschätzung der Auswirkung der Automatisierung auf den operativen Nutzen unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten der Mensch-Maschine Schnittstelle
- Auswirkungen der Digitalisierung und Automatisierung auf die multimodale Interoperabilität
- Einschätzung rechtlicher Aspekte für die Einrichtung digitaler Testfelder, für die technische Beschaffenheit automatisierter/autonomer Fahrzeuge und deren Verkehrsteilnahme

Ziele: Die praktische Verwendbarkeit von Erkenntnissen steht im Zentrum der Forschung und Entwicklungstätigkeit. Bei jedem der oben genannten Themenbereiche sind die Erkenntnisse und letztendlich die Ergebnisse unter diesem Blickwinkel zu sehen. Ziel ist in erster Linie der Erkenntnisgewinn. Hier kommen Aspekte der Technologie-Attraktivität zum Tragen. Hierzu gehört der Bereich des Weiterentwicklungspotentials, der Anwendungsbreite und Kompatibilität zum bestehenden technischen Umfeld.

Im Rahmen der Antragstellung sind die Ziele des Projektes darzustellen und die zu erwartenden Erkenntnisse aufzuführen.

Kriterien für die systematische Bewertung der Erkenntnisse sind in Hinblick auf Praktikabilität, technische Realisierbarkeit, operativen Nutzen, wirtschaftliche Anwendung, rechtliche Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit der Vorhaben zu sehen.

Auch die Zuverlässigkeit, Qualifikation, Innovationsbereitschaft und -fähigkeit des Antragstellers werden im Rahmen der Umsetzung beurteilt.

2.4 Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie und auf der Grundlage der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen als Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen für Vorhaben, die die Entwicklung hin zur hoch oder sogar voll automatisierten Navigation in der Binnenschifffahrt vorantreiben. Doppelförderung zu bestehenden Programmen ist ausgeschlossen.

2.5 Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden bei der Bewertung der Anträge berücksichtigt. Nähere Informationen dazu können dem „Masterplan Binnenschifffahrt“ des BMVI entnommen werden.

3 Rechtsgrundlagen

3.1 Die Gewährung der Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen an wirtschaftlich tätige Unternehmen erfolgt nach Maßgabe des Artikel 25 der 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 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) – Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) insbesondere Abschnitt 4, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 (ABl. L 270 vom 29.7.2021, S. 39).

3.2 Die Zuwendungen werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Haushaltsmittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.



4 Gegenstand der Förderung

Förderfähig im Sinne dieser Richtlinie sind Vorhaben mit den folgenden Schwerpunkten:

- a) Einrichtung physischer und virtueller Testfelder der Binnenschifffahrt und küstennahen Schifffahrt zur Erprobung und Evaluation oben genannter innovativer Automatisierungslösungen. Dabei insbesondere:
- Entwicklung und Weiterentwicklung schwimmender nachhaltiger Versuchsträger auf deutschen Wasserstraßen für die Erprobung von Automatisierungslösungen (z. B. in der Bahnführung, der automatisierten Schleuseneinfahrt und An-/Ablegemanövern) im Hinblick auf hohe Automatisierungsstufen
 - Eruierung der Möglichkeiten digitaler Breitbandkommunikation

Mit der Einrichtung von Testfeldern soll die Grundlage für wirtschaftlich sinnvolle Automatisierungsprozesse geschaffen werden und damit die Möglichkeit einer gezielten Weiterentwicklung eröffnet werden.

- b) Funktionsentwicklung und Demonstration von Assistenzsystemen der Automatisierungsstufen 3 bis 5 (nach Definition der Zentralkommission für Rheinschifffahrt: bedingte Automatisierung, erweiterte Automatisierung sowie Vollautomatisierung). Dabei insbesondere:
- Untersuchung und Erprobung von bordseitiger sowie gemischt bord- und landseitiger Unterstützung für Navigationsaufgaben auf deutschen Wasserstraßen und in Vorbereitung des Umschlags
 - Experimentelle Integration und Erprobung von digitalen Schifffahrtszeichen in Bordsystemen
 - Bewertung aktueller Fahrsituationen mit dem Ziel der erhöhten Sicherheit
 - Bereitstellung und Nutzung von simulationsbasierten Ansätzen wie Virtual Reality und Mixed Reality zur zielgerichteten Vorabvalidierung sicherheitskritischer Automatisierungsfunktionen
 - Notfallfunktionalitäten und Entscheidungshilfen zur sicheren Handhabung in kritischen Situationen

Durch die Entwicklung von autonom agierenden Systemen sollen die Belastungen, die sich aus der zunehmenden Mensch-Technik-Interaktion ergeben, möglichst vermieden, jedenfalls verringert werden.

- c) Digitalisierung und Vernetzung der Landseite (z. B. Leitzentren/Fernsteuerzentralen, Managementsysteme der Reedereien) mit Bordsystemen. Es sollen Messsysteme entwickelt und getestet werden, die eine echtzeitnahe Datenerfassung an den deutschen Wasserstraßen ermöglichen. Dazu zählt auch der Austausch aktueller Daten über Besonderheiten der Wasserstraße wie wasserbauliche Maßnahmen, örtlich spezifische Abladetiefen, Lage von Niedrigwasserrinnen, Pegelstände und weitere Verkehrsinformationen sowie die Nutzung von Edge-Computing-Verfahren zur lokalen Aufbereitung und Nutzbarmachung von Daten aus verteilten Multi-Sensorsystemen.
- d) Berücksichtigung und Analyse rechtlicher Aspekte von Automatisierung und Assistenzsystemen mit Bezug auf die Vorbereitung und spätere Umsetzung von neuen Richtlinien, Vorschriften und Standards. Dazu zählt auch die Identifikation von Risiken und darauf aufbauend die Erarbeitung möglicher künftiger Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Automatisierungs- und Assistenzsystemen.

Die Ergebnisse sind in Berichten gemäß Nummer 7.7 vorzulegen.

5 Zuwendungsempfänger

5.1 Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Einrichtungen, Ingenieurbüros sowie Konsortien/Verbände der vorgenannten Einheiten unabhängig von ihrer Rechtsform. Jeder Zuwendungsempfänger muss zum Zeitpunkt der Auszahlung der Fördermittel jeweils mindestens eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Deutschland haben.

5.2 Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, die von Bund und Ländern grundfinanziert werden (institutionelle Förderung), kann nur außerhalb der Grundfinanzierung eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden. Hierzu sind die durch das Vorhaben verursachten Aufwände im Antrag durch geeignete Darstellungen von den bereits durch eine institutionelle Förderung gedeckten Aufwänden abzugrenzen.

5.3 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. Von einer Förderung ausgeschlossen sind daneben Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist.

Ebenfalls von einer Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

5.4 Vor Bewilligung ist eine Bonitätsprüfung erforderlich. Zuwendungen dürfen danach nur solchen Antragstellern gewährt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen. Daneben muss die Sicherung der Gesamtfinanzierung für das vollständige Vorhaben nachgewiesen werden. Der Antragsteller hat daher die zum Zwecke der Bonitätsprüfung von der Bewilligungsbehörde benötigten und angeforderten Unterlagen einzureichen. In Einzelfällen kann daneben durch die Bewilligungsbehörden eine Absicherung eventueller Rückforderungsansprüche des Bundes gefordert werden.



6 Zuwendungsvoraussetzungen

6.1 Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt, arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung mit dem Ziel bearbeiten wollen, Kapazitäten effizienter zu nutzen, Synergieeffekte zu erzielen und den Wissenstransfer zu beschleunigen. Hierzu ist von jedem Verbundpartner ein Antrag in Bezug auf seinen Vorhabenteil zu stellen.

6.2 Bei Vorliegen aller übrigen Voraussetzungen erfolgt die Gewährung einer Zuwendung auf Grundlage dieser Richtlinie im Wege eines Zuwendungsbescheids. Der Zuwendungsbescheid kann nur auf Antrag ergehen. Vor Bescheiderteilung darf der Antragsteller nicht mit dem Vorhaben begonnen haben. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

6.3 Eine Zuwendung ist in den Fallgruppen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO ausgeschlossen.

7 Pflichten der Zuwendungsempfänger

7.1 Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen der beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige Anforderung durch den Zuwendungsgeber nachzukommen ist. Sie beginnen mit der vollständigen Vorlage aller erforderlichen Unterlagen und Erklärungen bei Antragstellung und enden mit der ebenso vollständigen, rechtzeitigen und wahrheitsgemäßen Übermittlung aller im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebender Dokumente und Erläuterungen nach Fertigstellung des Projekts.

Sie umfassen außerdem die unverzügliche Mitteilung der Änderung von Umständen nach Antragstellung, die für die Gewährung der Förderung erheblich sind. Hierzu zählen insbesondere Änderungen in der Zeit-, Ablauf- und Ressourcenplanung.

7.2 Verbundpartner müssen ihre Rechte und Pflichten, die sich aus dem Vorhaben ergeben, in einem Kooperationsvertrag regeln. Es werden überschaubare und praktikable Konsortien erwartet; bei mehr als fünf Partnern ist eine gesonderte Begründung erforderlich.

Die Bedingungen eines Kooperationsvorhabens, insbesondere hinsichtlich der Beiträge zur Finanzierung seiner Ausgaben bzw. 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.

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

7.4 In Verbundprojekten sollte die Federführung in der Regel bei einem Praxispartner liegen. Für jedes Verbundprojekt ist ein federführender Verbundkoordinator zu bestellen. Im Kooperationsvertrag ist der Verbundkoordinator festzulegen.

7.5 Der Verbundkoordinator ist für die Koordinierung des Verbunds verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustausches 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.

7.6 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine Einschätzung über die spätere Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und nachzuweisen.

7.7 Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, Informationen und Daten für die programmbegleitende übergeordnete Informations- und Kommunikationsarbeit zum Zwecke der öffentlichen Darstellung der Projektergebnisse zu liefern und die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Förderprogramms zu unterstützen. Die Forschungsergebnisse sind zudem in einem Abschlussbericht darzustellen.

Er muss bereit sein, sowohl auf BMVI-internen als auch auf öffentlich zugänglichen Seminaren über die Forschungsergebnisse zu berichten, um den Verbundcharakter zu fördern bzw. einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

7.8 Quantitative und/oder qualitative Effekte der Projekte müssen spätestens mit Projektabschluss nachgewiesen werden. Für alle Projekte sind insoweit die Vorteile für die Projektbeteiligten selbst, der Nutzen für die Binnenschifffahrt insgesamt sowie der Nutzen für Umwelt und Allgemeinheit den Aufwendungen bzw. Projekterträgen gegenüberzustellen. Dieser Nachweis kann im Rahmen von Wirkungsanalysen erfolgen. Eine geeignete Vorgehensweise zur Nachweiserbringung soll im Projekt dargelegt werden. Eine externe Evaluation der Projektergebnisse, Verwendungspotentiale und des Vorgehens bleibt vorbehalten.



7.9 Projektspezifische Verwendungsregelungen für Daten, die im Rahmen des geförderten Vorhabens neu erhoben oder veredelt wurden oder unter Nutzung von Daten Dritter oder des Zuwendungsempfängers entstanden sind, werden im Zuwendungsbescheid festgelegt. Grundsätzlich kann der Bund als Zuwendungsgeber – soweit kein öffentliches Interesse entgegensteht – zur Absicherung der ausschließlichen Nutzung der jeweiligen Ergebnisse durch den Zuwendungsempfänger auf Rechte an Daten und geistigem Eigentum verzichten. In Fällen, in denen ein öffentliches Interesse besteht, bleibt dem Bund ein nicht ausschließliches, kostenfreies Nutzungsrecht vorbehalten.

8 Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

8.1 Der Bund gewährt für Vorhaben nach Nummer 4 dieser Richtlinie jeweils eine Projektförderung im Wege einer Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt. Bemessungsgrundlage für die Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind entsprechend Artikel 25 Absatz 3 AGVO die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten.

8.2 Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten bzw. Ausgaben 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 eine höhere Zuwendung 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 die Förderquote erhöht werden. Entsprechende Unterlagen sind dem Antrag beizufügen oder auf Verlangen vorzulegen.

8.3 Sofern die Förderung von Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung im Sinne von Nummer 1.3 Doppelbuchstabe ee des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S.1) zugutekommt und deren Vorhaben nichtwirtschaftliche Tätigkeiten gemäß Nummer 2.1.1 des Rahmens betrifft, kann eine individuelle Förderquote bis zu 100 % gewährt werden (bei Vollfinanzierung ist Verwaltungsvorschrift Nummer 2.4 zu § 44 BHO zu beachten). Die Erfüllung der Kriterien ist im Antrag ausführlich darzustellen.

9 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

9.1 Gewerbliche Unternehmen können einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung auf Kostenbasis stellen (AZK). Für sie gelten im Fall einer Bewilligung die Hinweise und Nebenbestimmungen der ANBest-P-Kosten.

Forschungseinrichtungen, Hochschulen und sonstige Antragsteller müssen einen Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA) stellen. Für sie gelten im Fall einer Bewilligung die Vorgaben der ANBest-P.

9.2 Auf die in den Nummern 3 ANBest-P bzw. ANBest-P-Kosten erwähnten Auflagen zur Auftragsvergabe wird besonders hingewiesen.

9.3 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 bestimmbar beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag nicht überschritten.

9.4 Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro, die aufgrund der AGVO gewährt wird, veröffentlicht werden, vgl. Artikel 9 AGVO.

9.5 Erhaltene Förderungen können darüber hinaus im Einzelfall unter anderem gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

9.6 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 sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb ggf. subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen sowie die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt zu beidem eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

10 Verfahren

10.1 Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme beauftragt das BMVI die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV). Die Anträge müssen elektronisch über das Förderportal des Bundes easy-Online gestellt werden.

10.2 Anträge auf Gewährung der Zuwendung nach dieser Förderrichtlinie können nach Maßgabe eines oder mehrerer zukünftiger Förderaufrufe, die durch das BMVI und die BAV unter anderem auf ihren Internetseiten www.bmvi.de und www.bav.bund.de bekanntgegeben werden, gestellt werden. Mit den Förderaufrufen werden eines oder mehrerer zukünftiger Förderaufrufe, die durch das BMVI und die BAV unter anderem die formalen und inhaltlichen Anforderungen der Antragstellung, sowie Abrechnungs- und Verwendungsnachweisverfahren geregelt.

10.3 Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet.

10.4 Der Auswahlprozess bei monetär oder zeitlich konkurrierenden Anträgen ist transparent vorgegeben. Die Auswahl erfolgt auf Grundlage einer Bewertungsmatrix mit Punktevergabe.



10.5 Die Entscheidung über die Bewilligung erfolgt in zwei Schritten:

a) Prüfung der Zuwendungsfähigkeit

Im Rahmen der Prüfung der Zuwendungsfähigkeit wird bezüglich der Zuwendung deren Zulässigkeit, Erforderlichkeit und Angemessenheit im Sinne eines sparsamen Einsatzes von Bundesmitteln geprüft. Die Förderfähigkeit wird daher aus formeller, zuwendungsrechtlicher und betriebswirtschaftlicher Perspektive geprüft.

b) Prüfung der Zuwendungswürdigkeit

Die Zuwendungswürdigkeit wird anhand folgender Priorisierungskriterien mit deren jeweiliger Gewichtung geprüft:

Priorisierungskriterium	Gewicht	Bepunktung
Relevanz und Beitrag zu den Zielen der Förderrichtlinie für Forschung und Entwicklung auf Digitalen Testfeldern der Wasserstraßen.	40 %	maximal 24 (mindestens 14 notwendig)
Qualifikation und Expertise des Konsortiums im Hinblick auf – eine angemessene Beteiligung von Industriepartnern, – die Komplementarität der Partner und das Ausmaß in dem das Konsortium als Ganzes die notwendige Expertise für das Projektziel widerspiegelt, – die Qualität und Effizienz des Arbeitsplans, – die Angemessenheit der Aufgabenverteilung und notwendigen Ressourcen und Expertise der Partner zur Erfüllung der im Projekt vorgesehenen Rolle.	30 %	maximal 18 (mindestens 10 notwendig)
Nachhaltigkeit des Vorhabens (z. B. über individuelle oder gemeinschaftliche Verwertungspläne oder ein Betreiberkonzept).	15 %	maximal 9 (mindestens 5 notwendig)
Innovationshöhe des technischen Konzeptes im Vergleich zum aktuellen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Stand der Technik und Abgrenzung zu relevanten nationalen und europäischen Förderprojekten.	15 %	maximal 9 (mindestens 5 notwendig)
Gesamtpunktzahl		60 (mindestens 40 notwendig)

10.6 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 einschließlich Verzinsung der gewährten Zuwendungen gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie oder in den Förderaufrufen Abweichungen zugelassen sind.

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

11 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024, befristet. Die maximale Dauer der Förderung entspricht der Geltungsdauer der Förderrichtlinie.

Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegulierung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2024 hinaus. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie bis mindestens 31. Dezember 2024 in Kraft gesetzt werden.

Berlin, den 2. Dezember 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Nils Braunroth