



Bundesministerium für Bildung und Forschung

Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „MobilitätsZukunftsLabor 2050“

Vom 29. Januar 2019

1 Förderziel, Anwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Anwendungszweck

Die Förderung systemischer, transdisziplinärer und umsetzungsorientierter Mobilitätsforschung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) soll Wege aufzeigen, wie das komplexe Mobilitätssystem nachhaltiger gestaltet werden kann. Ziel ist es, die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern, die Umwelt- und Lebensqualität insbesondere in Städten zu steigern sowie die Innovationsfähigkeit des deutschen Mobilitätssektors zu stärken.

Die BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ (www.fona.de/de/24127) skizziert, wie mit Unterstützung der Forschung die nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme gelingen kann. Die Forschungsagenda ist die Grundlage und der strategische Rahmen für die Forschungsförderung sowie die innovationspolitische Begleitung des BMBF im Themenbereich systemische urbane Mobilität. Sie setzt auf eine systemische Perspektive, die die Chancen neuer Technologien im Kontext der Mobilitätsbedürfnisse und der spezifischen Gegebenheiten vor Ort betrachtet. Sie integriert die Ergebnisse partizipativer Konsultationsprozesse, in deren Rahmen zahlreiche Expertinnen/Experten aus Wissenschaft, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen eingebracht haben (Agenda-Prozess „Nachhaltige Mobilität“ in 2017, Agenda-Prozess der Sozial-ökologischen Forschung in 2017/2018).

Mobilität ist eine unverzichtbare Grundlage unserer ökonomischen, sozialen und kulturellen Aktivitäten. Die möglichst reibungslose Bewegung von Personen, Gütern und Ideen prägt gesellschaftliche Entwicklungen, ermöglicht Innovationen und ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor. Der daraus resultierende Verkehr ist jedoch für erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt verantwortlich: klimaschädigende Treibhausgasemissionen, lokale Schadstoffbelastungen, Lärm und Flächenverbrauch. In Städten sind insbesondere Bevölkerungsgruppen mit niedrigem sozioökonomischem Status betroffen. Durch die Wohnlage sind sie verstärkt Lärm und Schadstoffen ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Problemen führen. Sie sind in ihren Mobilitätszugängen eingeschränkt, haben geringere Chancen mobil zu sein.

Zudem stoßen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse schon heute aufgrund von fehlenden, überlasteten und/oder teils nicht ausreichend zugänglichen Infrastrukturen an Grenzen. Dies stellt insbesondere Städte vor große Herausforderungen.

Als Lösung für eine Mobilitätswende stehen bisher vor allem technologische Ansätze im Fokus, allen voran der Ausbau der Elektromobilität und das autonome Fahren, verbunden mit neuartigen Möglichkeiten für Mobilitätsdienste. Trotz ihrer massiven Förderung bleiben ihre Akzeptanz und Relevanz in der Praxis jedoch bisher gering. Veränderungen hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität gelingen nur, wenn das Zusammenspiel von technologischer Entwicklung und individuellen wie gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen und Verhaltensweisen verstanden und bei der Stadt- und Infrastrukturplanung berücksichtigt wird.

Die geplante Fördermaßnahme „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ kombiniert Mobilitätsforschung zu übergreifenden Fragen, praktische Erprobungen und anspruchsvolle Wirkungs- und Syntheseforschung.

Ziele der Fördermaßnahme sind:

- die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern,
- die Umwelt- und Lebensqualität insbesondere in Städten zu steigern,
- die Innovationsfähigkeit des deutschen Mobilitätssektors zu stärken,
- eine fundierte Basis für ein nachhaltiges Innovations- und Transformationsmanagement zu schaffen,
- Ansatzpunkte, Barrieren und Incentivierungsmöglichkeiten für die Adaption nachhaltiger Mobilitätsformen zu identifizieren,



- mögliche Risiken und (langfristige) Handlungsbedarfe u. a. für Verkehrs- und Stadtpolitik und -planung zu erkennen,
- Wechselwirkungen und Wirkungen innerhalb des Mobilitätssystems sowie zwischen Mobilität und anderen Sektoren besser zu verstehen und
- umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen Orientierung für eine vorausschauende und richtungssichere Politik und Planung zu geben.

Die Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist an den Zielen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet, die international in der Agenda 2030 und national in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie definiert sind.

Die vorliegende Fördermaßnahme ist Teil des Forschungsrahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ (FONA3, siehe http://www.bmbf.de/pub/Rahmenprogramm_FONA.pdf) des BMBF. Sie ergänzt die bisherige Förderung im Rahmen der „Sozial-ökologischen Forschung“ (SÖF). Die Fördermaßnahme trägt zur Umsetzung der FONA-Leitinitiative Zukunftsstadt und der Hightech-Strategie 2025 der Bundesregierung bei. Die systemische Perspektive der Forschungsagenda ergänzt die bereits vielfältigen Förderaktivitäten anderer Ressorts der Bundesregierung (u. a. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) und bringt diese zusammen. Die Förderaktivitäten sind ein Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung.

Die Ergebnisse des geförderten Vorhabens dürfen nur in der Bundesrepublik Deutschland oder dem EWR und der Schweiz genutzt werden.

1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV) sowie der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis (AZA)“ und/oder – der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis (AZK)“ des BMBF. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Nach dieser Förderrichtlinie werden staatliche Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung“ – AGVO, ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017, ABl. L 156 vom 20.6.2017, S. 1) gewährt. Die Förderung erfolgt unter Beachtung der in Kapitel I AGVO festgelegten Gemeinsamen Bestimmungen, insbesondere unter Berücksichtigung der in Artikel 2 der Verordnung aufgeführten Begriffsbestimmungen (vgl. hierzu die Anlage zu beihilferechtlichen Vorgaben für die Förderrichtlinie).

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Ausrichtung der Förderung

Gefördert werden sollen FuE¹-Projekte, die übergeordnete und grundsätzliche Fragen der nachhaltigen urbanen Mobilität bearbeiten im Sinne der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“. Die Forschungsergebnisse sollen zu folgenden Schwerpunkten einen Beitrag leisten:

- Zusammenbringen von Möglichkeiten neuer Technologien mit Gestaltungsoptionen insbesondere auf der kommunalen Ebene und den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen/Bürger,
- Verknüpfung und Harmonisierung von technologischen Neuerungen, individuellen und gesellschaftlichen Erwartungen, ökologischen Anforderungen und wirtschaftlichen Interessen und die daraus resultierende Entwicklung von transformativen und sozialen Innovationen,
- Identifikation von Wechselwirkungen (u. a. durch eine sektorale Betrachtung) und Aufzeigen von Ansatzpunkten für Veränderungen, um beispielsweise Verkehrsbewegungen nachhaltiger zu gestalten und Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Verkehr zu erfüllen,
- Entwicklung von geeigneten und praktikablen Formen der politischen, planerischen und technologischen Steuerung.

2.2 Themen

Die zweite Förderlinie im Rahmen der Dachbekanntmachung „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist die Förderung von Vorhaben zum Thema „MobilitätsZukunftsLabor 2050“

Nachhaltige urbane Mobilität gelingt, wenn die Chancen neuer Technologien, ein sich änderndes Mobilitätsbewusstsein und -verhalten sowie die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zusammengebracht werden. Notwendig hierfür ist eine systemische Mobilitätsforschung.

Eine systemische Mobilitätsforschung betrachtet das Zusammenspiel von Verkehrsinfrastrukturen, Mobilitätsbedarfen und -verhalten sowie Verkehrsbewegungen. Sie analysiert wie Mobilität von räumlichen, sozialstrukturellen, regulatorischen und kulturellen Faktoren beeinflusst wird. Sie identifiziert Wechselwirkungen und zeigt geeignete Ansatzpunkte für Veränderungen hin zu einer größeren Nachhaltigkeit. Dabei gilt es, Verkehrsbewegungen nachhaltiger zu gestalten und ebenso, Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Verkehr zu erfüllen, ohne dass dies mit Einschränkungen verbunden ist.

¹ FuE = Forschung und Entwicklung



Die Projektförderung richtet sich insbesondere an interdisziplinäre Verbünde, die das System- und Orientierungswissen verbessern. Die Erfahrungen und Wissensbestände aus der Praxis sowie deren Bedarfe (transdisziplinärer Ansatz) sollen zur Entwicklung von praxisrelevanten Innovationen und deren Transfer maßgeblich mit einbezogen werden. Relevante Praxisakteure sind somit in das Forschungsvorhaben (u. a. Kommunen, Zivilgesellschaft, Unternehmen) möglichst umfassend mit einzubeziehen. Es sollen Ansätze für und Wege in die Mobilität der Zukunft (bis zum Jahr 2050) aufgezeigt werden. Folgende Themen werden in diesem Förderbereich angesprochen:

a) Gesellschaftlicher Wandel und Mobilitätsverhalten

Gesellschaftliche Entwicklungen, individuelle Dispositionen und Mobilität beeinflussen sich wechselseitig. Aus der Perspektive der nachhaltigen Mobilität interessiert insbesondere,

- welche Chancen und Herausforderungen sich durch den Wandel von Werten, Sozialstrukturen, Arbeitswelt, Konsum- und Produktionsverhältnissen ergeben sowie
- welche Auswirkungen neue Mobilitätsangebote auf Aktionsräume, die Gestaltung von Wohn- und Arbeitsverhältnissen sowie die Teilhabechancen verschiedener Bevölkerungsgruppen haben.

Die Digitalisierung verschiedener Lebensbereiche, einschließlich der Mobilität, ist dabei ein zentrales Querschnittsthema.

Relevante Forschungsbedarfe beziehen sich u. a. auf:

- Auswirkungen der Digitalisierung auf Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen;
- Zusammenhang zwischen Lebensphasen und -stilen einerseits und Mobilitätsmustern, insbesondere hinsichtlich geteilter und aktiver Mobilität (z. B. Car- und Ridesharing/Mobility as a Service, Fußgänger- und Fahrradverkehr) andererseits;
- Akzeptanz und Nutzungsmuster von neuen Technologien (Elektrifizierung, Automatisierung, vernetzte Mobilität) verschiedener Bevölkerungsgruppen;
- Einfluss von Wohnungs- und Arbeitsmärkten auf Mobilitätsbedarfe und Nutzung von Mobilitätsangeboten sowie Einfluss von Mobilitätsangeboten auf die Wohnstandortwahl.

b) Nachhaltiges Innovations- und Transformationsmanagement

Ziel der Förderung im Rahmen der Forschungsagenda ist es, eine fundierte Basis für das langfristige Innovations- und Transformationsmanagement zu schaffen, um wirkungsvolle Veränderungen des Mobilitätssystems zu erreichen. Um die Nachhaltigkeitswirkungen von Interventionen und Entwicklungstrends inklusive möglicher Rebound-Effekte fundiert bewerten zu können, sind deshalb interdisziplinäre Zugänge notwendig, die deutlich über die Verkehrsforschung hinaus gehen.

Relevante Forschungsbedarfe beziehen sich u. a. auf:

- nachhaltige und sichere Gestaltung von Verkehrsbewegungen,
- innovative Lösungen zur Minderung des Verkehrs ohne individuelle Mobilitätsbedürfnisse einzuschränken,
- Identifikation von strukturellen Veränderungen, die einen Wandel des Mobilitätssystems auf kommunaler Ebene herbeiführen,
- Räumlich differenzierte und bevölkerungsgruppen-spezifische Analyse der Umweltfolgen verschiedener Verkehrsangebote,
- Wechselwirkungen zwischen Mobilität und anderen Sektoren, insbesondere zu Energie und Produktion,
- Bewertung der ökonomischen, sozialen und ökologischen Effekte von (verkehrspolitischen) Maßnahmen, inkl. der Auswirkungen auf Arbeitsmärkte innerhalb und außerhalb des Verkehrssektors,
- Strategien zur Vermeidung von Rebound-Effekten durch technologische Entwicklungen und staatliche Maßnahmen im Verkehr.

Die Forschungsarbeiten sollten dabei passfähig zur sozial-ökologischen Forschung sein, d. h. neben sozialen und ökonomischen Komponenten auch immer die Ökologie mit betrachten.

2.4 Angestrebte Wirkung

Die Forschungsergebnisse sollen die Chancen neuer Technologien, ein sich änderndes Mobilitätsbewusstsein und -verhalten sowie die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zusammenbringen und Impulse mit den Bedarfen, Anforderungen und Ideen der Praxis verknüpfen. Die Entwicklung von neuen systemischen Ansätzen und das Aufzeigen von Handlungsoptionen zu deren Umsetzung stehen im Vordergrund.

Zur förderpolitischen Bewertung des Fortschritts und Erfolgs der Fördermaßnahme werden die folgenden Kriterien herangezogen:

- Entwicklung von Handlungsoptionen zu nachhaltiger urbaner Mobilität, die das Potential haben beizutragen zu
 - Verbessertes Zugang zu Mobilität (insbesondere für ökonomisch schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen),
 - Positive Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort Stadt,
 - Reduzierung des motorisierten Verkehrs,



- Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen,
- Reduzierung des Ressourcenverbrauchs (insbesondere Flächeninanspruchnahme).
- sozio-technische Innovationen
 - Entwicklung von Ansätzen zur Verknüpfung von Technologien mit gesellschaftlichen und individuellen Anforderungen,
 - Publikation von Erkenntnissen zur Entwicklung sozio-technischer Mobilitätsinnovationen.
- politische und planerische Verfahren und Rahmenbedingungen
 - (Weiter-) Entwicklung von Verfahren und Instrumenten der kommunalen Steuerung und Planung,
 - Ansätze einer ganzheitlichen Betrachtung von Governance-Fragen (verkehrsträgerübergreifend, ebenenübergreifend, strukturell, sektorübergreifend).
- wissenschaftliche Qualität, Impulse für die Forschung
 - Publikation und Vorstellung der entwickelten Methoden, Konzepte, Tools und Ergebnisse in Organen mit wissenschaftlicher Qualitätssicherung (Begutachtung, einschlägige Fachzeitschriften und -konferenzen),
 - Zitation der Veröffentlichungen durch andere Wissenschaftler,
 - Weiterverwendung und -entwicklung der Ergebnisse in der Forschung.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Hochschulen, außeruniversitäre Einrichtungen, Kommunen und Länder, Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft – insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) – und gesellschaftliche Organisationen wie z. B. Vereine, Verbände und Stiftungen. Zum Zeitpunkt der Auszahlung einer gewährten Zuwendung wird das Vorhandensein einer Betriebsstätte oder Niederlassung (Unternehmen) bzw. einer sonstigen Einrichtung, die der Tätigkeit des Zuwendungsempfängers dient (Hochschule, Forschungseinrichtung, gesellschaftliche Organisationen wie z. B. Vereine, Verbände und Stiftungen) in Deutschland verlangt.

KMU im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen der KMU-Definition der EU erfüllen (vgl. Anhang I der AGVO bzw. Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der KMU, bekannt gegeben unter Aktenzeichen K (2003) 1422 (2003/361/EG)):

[<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003H0361&from=DE>].

Der Zuwendungsempfänger erklärt gegenüber der Bewilligungsbehörde seine Einstufung gemäß Anhang I der AGVO bzw. KMU-Empfehlung der Kommission im Rahmen des schriftlichen Antrags.

Forschungseinrichtungen, die von Bund und/oder Ländern grundfinanziert werden, können neben ihrer institutionellen Förderung nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbedingten Ausgaben beziehungsweise Kosten bewilligt werden.

Zu den Bedingungen, wann staatliche Beihilfe vorliegt/nicht vorliegt, und in welchem Umfang beihilfefrei gefördert werden kann, siehe Mitteilung der Kommission zum Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von FuEul² vom 27. Juni 2014 (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S.1); insbesondere Abschnitt 2.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Gefördert werden in der Regel Verbundprojekte, in denen Hochschulen oder außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit Institutionen und Organisationen aus Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und/oder Wirtschaft zusammenarbeiten. Innerhalb des Verbunds ist gewünscht, dass Kommunen oder kommunale Einrichtungen eine aktive Rolle einnehmen. Die Antragstellenden müssen entsprechend bereit sein, übergreifende Problemlösungen im Rahmen eines regionalen Verbundprojekts arbeitsteilig und partnerschaftlich zu erarbeiten.

Die Partner eines Verbundprojekts regeln ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung. Verbundpartner, die Forschungseinrichtungen im Sinne von Artikel 2 (Nummer 83) AGVO sind, stellen sicher, dass im Rahmen des Verbunds keine indirekten (mittelbaren) Beihilfen an Unternehmen fließen. Dazu sind die Bestimmungen von Nummer 2.2 der Mitteilung der Kommission zum Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von FuEul (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 1) zu beachten. Vor der Förderentscheidung über ein Verbundprojekt muss eine grundsätzliche Übereinkunft über weitere vom BMBF vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden (vgl. BMBF-Vordruck Nr. 0110)³.

Antragstellende haben – auch im eigenen Interesse – verfügbare Fördermittel aus dem Forschungsrahmenprogramm der EU (<http://www.horizont2020.de/>) in Anspruch zu nehmen. In geeigneten Fällen sind dazu möglichst vor dem Antrag auf Bundeszuwendung gegebenenfalls die Fördermittel bei der EU-Kommission zu beantragen. Dies ist mit dem Antrag auf Bundeszuwendung (z. B. im Begleitschreiben oder mit den Erläuterungen zum Finanzierungsplan) entsprechend darzustellen.

² FuEul = Forschung, Entwicklung und Innovation

³ https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare, Bereich BMBF Allgemeine Vordrucke und Vorlagen für Berichte.



5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung gewährt.

5.2 Finanzierungsart

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und für Vorhaben von Forschungseinrichtungen, die in den Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeiten⁴ fallen, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten. In der Regel können diese – je nach Anwendungsnahe des Vorhabens – unter Berücksichtigung der beihilferechtlichen Vorgaben (siehe Anlage) bis zu 50 % anteilfinanziert werden. Nach BMBF-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

Bemessungsgrundlage für Kommunen sind in der Regel die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Eine Eigenbeteiligung der kommunalen Antragsteller durch Eigenmittel ist erwünscht, aber keine notwendige Voraussetzung für eine Förderung.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen, die nicht in den Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeiten fallen, sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren – HZ – und der Fraunhofer-Gesellschaft – FhG – die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die unter Berücksichtigung der beihilferechtlichen Vorgaben individuell bis zu 100 % gefördert werden können.

Bei nichtwirtschaftlichen Forschungsvorhaben an Hochschulen und Universitätskliniken wird zusätzlich zu den zuwendungsfähigen Ausgaben eine Projektpauschale in Höhe von 20 % gewährt.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss die AGVO berücksichtigen (siehe Anlage).

5.3 Finanzierungsform

Die Zuwendungen können für einen Zeitraum von in der Regel bis zu drei Jahren im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden.

5.4 Zuwendungsfähige Ausgaben/Kosten

Zuwendungsfähig sind projektbedingt zusätzlich anfallende Ausgaben bzw. Kosten in den folgenden Bereichen:

- Personalausgaben/-kosten für die Projektdurchführung im Rahmen der Fördermaßnahme. Sie sind nur zuwendungsfähig, soweit sie nicht bereits durch Dritte aus öffentlichen Haushalten gedeckt sind. Wenn bestehendes, auf Etatsstellen des Zuwendungsempfängers geführtes und bezahltes Personal im Projekt tätig werden soll, sind gegebenenfalls die Ausgaben/Kosten für eine Ersatzkraft, die vorübergehend den bisherigen Aufgabenbereich des Projektmitarbeiters übernimmt, zuwendungsfähig. Für wissenschaftliche Tätigkeiten kann in der Regel ein Entgelt bis E13 (TVöD/TV-L), bei besonders anspruchsvollen und verantwortungsvollen Aufgaben bis E14, angesetzt werden. Daneben sind bei Bedarf auch Ausgaben/Kosten für studentische Mitarbeitende und/oder Assistenzkräfte zuwendungsfähig.
- Wenn erforderlich kann für bestimmte, klar abgegrenzte Dienstleistungen (u. a. FuE-Leistungen) die Vergabe von Aufträgen vorgesehen werden.
- Sachausgaben bzw. sonstige Vorhabenkosten (Verbrauchsmaterial, Geschäftsbedarf, Druckarbeiten, Ausgaben/Kosten für Veranstaltungen u. Ä.).
- Innerdeutsche und gegebenenfalls außerdeutsche Dienstreisen.
- Im Einzelfall ist die Anschaffung von Gegenständen bis zu 410 Euro/über 410 Euro, sofern sie nicht der Grundausstattung des Antragstellers zuzurechnen sind und zwingend für die Durchführung des Projekts benötigt werden, zuwendungsfähig.

Bei Zuwendungen auf Kostenbasis sind zudem Gemeinkosten zuwendungsfähig.

Abgerechnet werden können in jedem Fall nur die tatsächlich entstandenen zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten.

Für die Festlegung der jeweiligen zuwendungsfähigen Kosten muss die AGVO berücksichtigt werden (siehe Anlage).

Die Einbeziehung internationaler Partner ist grundsätzlich möglich. Sind andere Finanzierungsmittel nicht gegeben, können Personal-, Sach- und Reisekosten für diese Partner gegebenenfalls in einem Unterauftrag beantragt werden.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden grundsätzlich die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an gewerbliche Unternehmen für FuE-Vorhaben“ (NKBF 2017).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden grundsätzlich die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Ausgabenbasis des BMBF zur Projektförderung“ (NABF) sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des BMBF“ (BNBest-mittelbarer Abruf-BMBF), sofern die Zuwendungsmittel im sogenannten Abrufverfahren bereitgestellt werden.

⁴ Zur Definition der wirtschaftlichen Tätigkeit vgl. Randnummer. 17 FuEul-Unionsrahmen.



Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften“ (ANBest-Gk) und die „Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis“ (BNBest-BMBF 98) sowie die „Besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des BMBF“ (BNBest-mittelbarer Abruf-BMBF), sofern die Zuwendungsmittel im sogenannten Abrufverfahren bereitgestellt werden.

Die geförderten Projekte müssen ihre Bereitschaft zur Mitwirkung bei begleitenden, integrativen und evaluierenden Maßnahmen erklären. Dazu gehören die Präsentation von (Zwischen-) Ergebnissen auf Statusseminaren und Beiträge zu Publikationen, die im Rahmen der Fördermaßnahme erstellt werden und die verpflichtende und zwingende Zusammenarbeit mit dem projektübergreifenden Begleitvorhaben. Außerdem ist bei gemeinsamen Interessen und potentiellen Synergien ein Austausch mit den Projekten der Fördermaßnahme „Zukunftsstadt“ mit dem Schwerpunkt „Urbane Mobilität“ vorgesehen und erwünscht.

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von VV Nummer 11a zu § 44 BHO sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten dem BMBF oder den damit beauftragten Institutionen zeitnah zur Verfügung zu stellen. Die Informationen werden ausschließlich im Rahmen der Begleitforschung und der gegebenenfalls folgenden Evaluation verwendet, vertraulich behandelt und so anonymisiert veröffentlicht, dass ein Rückschluss auf einzelne Personen oder Organisationen nicht möglich ist.

Wenn der Zuwendungsempfänger seine aus dem Forschungsvorhaben resultierenden Ergebnisse als Beitrag in einer wissenschaftlichen Zeitschrift veröffentlicht, so soll dies so erfolgen, dass der Öffentlichkeit der unentgeltliche elektronische Zugriff (Open Access) auf den Beitrag möglich ist. Dies kann dadurch erfolgen, dass der Beitrag in einer der Öffentlichkeit unentgeltlich zugänglichen elektronischen Zeitschrift veröffentlicht wird. Erscheint der Beitrag zunächst nicht in einer der Öffentlichkeit unentgeltlich elektronisch zugänglichen Zeitschrift, so soll der Beitrag – gegebenenfalls nach Ablauf einer angemessenen Frist (Embargofrist) – der Öffentlichkeit unentgeltlich elektronisch zugänglich gemacht werden (Zweitveröffentlichung). Im Fall der Zweitveröffentlichung soll die Embargofrist zwölf Monate nicht überschreiten. Das BMBF begrüßt ausdrücklich die Open Access-Zweitveröffentlichung von aus dem Vorhaben resultierenden wissenschaftlichen Monographien.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMBF derzeit folgenden Projektträger (PT) beauftragt:

DLR Projektträger
Umwelt und Nachhaltigkeit, Sozial-ökologische Forschung
Heinrich-Konen-Straße 1
53227 Bonn

E-Mail: mobilitaet@dlr.de

Ansprechpartner für fachliche Fragen sind:

Frau Barbara Rasche
Telefon: 02 28/38 21-15 45

Herr Dr. Andreas Schmidt
Telefon: 02 28/38 21-17 12

Für administrative Anfragen wenden Sie sich bitte an:

Frau Gabriele Goller
Telefon: 02 28/38 21-15 62

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweis und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmbf
abgerufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger angefordert werden.

Zur Erstellung von Projektskizzen und förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy-Online“ zu nutzen. (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Es wird empfohlen, vor Einreichung der Unterlagen mit dem oben genannten Ansprechpartner Kontakt aufzunehmen. Dort sind weitere Hinweise erhältlich.

Weitere Informationen zur Fördermaßnahme erhalten Sie zudem über die Internetseite www.fona.de/de/24127. Bitte informieren Sie sich auf dieser Seite auch über Informationsveranstaltungen zur Förderbekanntmachung und weitere Möglichkeiten für Beratung und Austausch im Vorfeld der Einreichung von Anträgen und Skizzen.

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer, geeigneter Weise bekannt gegeben.



7.2 Zweistufiges Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

Für die unter dem Förderbereich „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ eingereichten Projektskizzen gilt nachfolgendes Verfahren:

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger

bis spätestens 28. April 2019

zunächst begutachtungsfähige Projektskizzen in elektronischer Form über das elektronische Antragsystem „easy-Online“ (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>) in deutscher Sprache vorzulegen. Zusätzlich zur Einreichung über easy-Online sind die Projektskizzen in zweifacher Ausfertigung (doppelseitig bedruckt) per Post an oben angegebene Adresse des DLR Projektträgers zu senden.

Bei Verbundprojekten sind die Projektskizzen in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist, Projektskizzen, die nach dem oben angegebenen Zeitpunkt eingehen, können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Projektskizze ist mit einer Länge von maximal 12 Seiten (ohne Deckblatt und Literaturverzeichnis; Schrifttyp Calibri o. Ä., Schriftgrad 11, 1,5-zeilig, mindestens 2 cm Rand) entsprechend der folgenden Gliederung zu strukturieren:

- Deckblatt: Thema des beabsichtigten Projekts, Angaben zu Gesamtkosten bzw. -ausgaben und zur beantragten Fördersumme sowie zur Laufzeit, Postanschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des/der Antragstellenden;
- zusammenfassende Darstellung des Projekts (maximal eine Seite);
- Beschreibung der Ausgangslage: Darstellung des gesellschaftlichen Problemlösungsbedarfs sowie des Forschungsbedarfs vor dem Hintergrund des Stands der Wissenschaft und Technik sowie eigener Vorarbeiten;
- Erläuterung der Zielsetzung und des verfolgten Lösungsansatzes;
- Bezug des Projekts zu den förderpolitischen Zielen der Bekanntmachung;
- Beschreibung der geplanten Forschungsarbeiten und des Arbeitsprogramms, unter Einschluss der Darstellung von Methoden, die zur Anwendung kommen bzw. entwickelt werden sollen;
- vorgesehene Kooperationen und Arbeitsteilung: Konzept für die inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit, Beschreibung der vorgesehenen Verbundstruktur und des Projektmanagements, Strategie zur Bündelung und Integration der verschiedenen Wissensbestände sowie zum Umgang mit potentiellen Konflikten;
- Angaben zur angestrebten Wirkung des Projekts inklusive von Ansätzen/Formaten/Produkten, mit denen diese erreicht werden sollen;
- Zeit- und grober Finanzierungsplan;
- Literaturverzeichnis.

Beizufügen ist zudem eine begutachtungsfähige englischsprachige Zusammenfassung mit einer Länge von maximal zwei Seiten.

Als Anhänge können Lebensläufe und Letter of Intent beigefügt werden.

Die Unterlagen müssen selbsterklärend sein und eine Beurteilung ohne weitere Informationen sowie Recherchen zulassen. Es steht den Einreichenden frei, im Rahmen des vorgegebenen Umfangs weitere Punkte anzufügen, die nach ihrer Auffassung für eine Beurteilung des Projektvorschlags von Bedeutung sind. Als Anlagen sind aber in jedem Fall nur die oben genannten Unterlagen zugelassen.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Passfähigkeit zu den Themenbereichen der Bekanntmachung;
- Innovationshöhe und Potential zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem 2050 beizutragen;
- wissenschaftliche Qualität des Konzepts (Aufarbeitung des Forschungsstands, Untersuchungsdesign inkl. Methoden, Stringenz der Argumentation);
- Originalität des Forschungsansatzes;
- systemische Herangehensweise;
- Angemessenheit und Qualität des inter- und transdisziplinären Konzepts;
- fachliche und methodische Kompetenz der Antragstellenden, einschließlich der Erfahrungen zu inter- und transdisziplinärer Zusammenarbeit.

Entsprechend der oben angegebenen Kriterien und Bewertung werden die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.



Die im Rahmen dieser Verfahrensstufe eingereichte Projektskizze und evtl. weitere vorgelegte Unterlagen werden nicht zurückgesendet.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Verfasser der positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen.

Ein vollständiger Förderantrag liegt nur vor, wenn mindestens die Anforderungen nach Artikel 6 Absatz 2 AGVO (vgl. Anlage) erfüllt sind.

Zur Erstellung der förmlichen Förderanträge ist die Nutzung des elektronischen Antragsystems „easy-Online“ (unter Beachtung der in der Anlage genannten Anforderungen) erforderlich. (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>).

Diese umfassen, neben den Formanträgen, ausführliche Vorhabenbeschreibungen (ca. 40 Seiten), die auf der Projektskizze aufbauen und diese konkretisieren. Insbesondere sind die Ziele und Forschungsfragen klar zu operationalisieren und das Arbeitsprogramm, das Projektdesign, die Ressourcen-, Zeit-, Meilenstein- und Verwertungsplanung entsprechend zu spezifizieren. Zudem wird erwartet, dass die Auflagen und Hinweise aus der Begutachtung und Prüfung der Skizzen umgesetzt werden. Die eingegangenen Anträge werden entsprechend der genannten Kriterien und Verfahren bewertet und geprüft. Nach abschließender Antragsprüfung wird über eine Förderung entschieden.

Bei Verbundprojekten sind die Förderanträge in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die eingegangenen Anträge werden nach folgenden Kriterien bewertet und geprüft:

- Passfähigkeit zu den Themenbereichen der Bekanntmachung;
- Relevanz und Eignung des Projektfokus für die Region;
- Innovations- und Umsetzungspotential, insbesondere mit Blick auf die Akteure auf kommunaler Ebene;
- wissenschaftliche Qualität des Konzepts (Aufarbeitung des Forschungsstands, Untersuchungsdesign inkl. Methoden, Stringenz der Argumentation), Originalität des Forschungsansatzes;
- Angemessenheit und Qualität des inter- und transdisziplinären Konzepts;
- Zusammensetzung des Forschungsteams, Grad der Einbeziehung von Praxisakteuren, insbesondere der Kommunen;
- fachliche und methodische Kompetenz der Antragstellenden, einschließlich der Erfahrungen zu inter- und transdisziplinärer Zusammenarbeit;
- systemische Herangehensweise, Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der vorgeschlagenen Lösungen;
- Potential der Übertragbarkeit auf andere Regionen und Handlungsfelder;
- Effektivität und Effizienz der vorgeschlagenen Organisation und des Managements des Verbundprojekts;
- Qualität und Angemessenheit der Finanzplanung.

Entsprechend der oben angegebenen Kriterien und Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

7.3 Zu beachtende Vorschriften

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 §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß § 91 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens seiner beihilferechtlichen Grundlage, der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 31. Dezember 2024, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung 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.

Bonn, den 29. Januar 2019

Bundesministerium
für Bildung und Forschung

Im Auftrag
Florian Frank



Anlage

Für diese Förderrichtlinie gelten die folgenden beihilferechtlichen Vorgaben:

1. Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen

Die Rechtmäßigkeit der Beihilfe ist nur dann gegeben, wenn im Einklang mit Artikel 3 AGVO alle Voraussetzungen des Kapitels I AGVO sowie die für die bestimmte Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III erfüllt sind, und dass gemäß der Rechtsprechung der Europäischen Gerichte die nationalen Gerichte verpflichtet sind, die Rückzahlung unrechtmäßiger Beihilfen anzuordnen.

Mit dem Antrag auf eine Förderung im Rahmen dieser Förderrichtlinie verpflichtet sich der Antragsteller zur Mitwirkung bei der Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben. So sind vom Zuwendungsgeber angeforderte Angaben und Belege zum Nachweis der Bonität und der beihilferechtlichen Konformität vorzulegen oder nachzureichen. Darüber hinaus hat der Antragsteller im Rahmen von etwaigen Verfahren (bei der Europäischen Kommission mitzuwirken und allen Anforderungen der Kommission nachzukommen.

Voraussetzung für die Gewährung staatlicher Beihilfen im Rahmen einer auf Grundlage der AGVO freigestellten Beihilferegulation ist, dass diese einen Anreizeffekt nach Artikel 6 AGVO haben: Beihilfen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit einen schriftlichen Beihilfeantrag in dem betreffenden Mitgliedstaat gestellt hat. Der Beihilfeantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

Staatliche Beihilfen auf Grundlage der AGVO werden nicht gewährt, wenn ein Ausschlussgrund nach Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO gegeben ist; dies gilt insbesondere, wenn das Unternehmen einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist bzw. das Unternehmen ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ (gemäß Definition nach Artikel 2 Absatz 18 AGVO) ist.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer speziellen Internetseite veröffentlicht (vgl. Artikel 9 AGVO).

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

Im Rahmen dieser Förderrichtlinie erfolgt die Gewährung staatlicher Beihilfen in Form von Zuschüssen gemäß Artikel 5 Absatz 1 und 2 AGVO.

Die AGVO begrenzt die Gewährung staatlicher Beihilfen für wirtschaftliche Tätigkeiten in nachgenannten Bereichen auf folgende Maximalbeträge:

- Vorhaben, die überwiegend die Grundlagenforschung betreffen: 40 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i Ziffer i AGVO).
- Vorhaben, die überwiegend industrielle Forschung betreffen: 20 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i Ziffer ii AGVO).

Bei der Prüfung, ob diese Maximalbeträge (Anmeldeschwellen) eingehalten sind, sind die Kumulierungsregeln nach Artikel 8 AGVO zu beachten. Die Maximalbeträge dürfen nicht durch eine künstliche Aufspaltung von inhaltlich zusammenhängenden Vorhaben umgangen werden. Die Teilgenehmigung bis zur Anmeldeschwelle einer notifizierungspflichtigen Beihilfe ist nicht zulässig.

2. Umfang/Höhe der Zuwendungen; Kumulierung

Für diese Förderrichtlinie gelten die nachfolgenden Vorgaben der AGVO, insbesondere bzgl. beihilfefähiger Kosten und Beihilfeintensitäten; dabei geben die nachfolgend genannten beihilfefähigen Kosten und Beihilfeintensitäten den maximalen Rahmen vor, innerhalb dessen die Gewährung von zuwendungsfähigen Kosten und Förderquoten für Vorhaben mit wirtschaftlicher Tätigkeit erfolgen kann.

Der geförderte Teil des Forschungsvorhabens ist vollständig einer oder mehrerer der folgenden Kategorien zuzuordnen:

- Grundlagenforschung
- industrielle Forschung

(vgl. Artikel 25 Absatz 2 AGVO; Begrifflichkeiten gemäß Artikel 2 Nummer 84 ff. AGVO).

Zur Einordnung von Forschungsarbeiten in die Kategorien der Grundlagenforschung und industriellen Forschung wird auf die einschlägigen Hinweise in Randnummer 75 und Fußnote 2 des FuEul-Unionsrahmens verwiesen.

Die beihilfefähigen Kosten des jeweiligen FuE-Vorhabens sind den relevanten FuE-Kategorien zuzuordnen.

- Personalkosten: Kosten für Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das Vorhaben eingesetzt werden;



- Kosten für Instrumente und Ausrüstung, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Wenn diese Instrumente und Ausrüstungen nicht während ihrer gesamten Lebensdauer für das Vorhaben verwendet werden, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens als beihilfefähig;
- Kosten für Auftragsforschung, Wissen und für unter Einhaltung des Arm's-length-Prinzips von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich für das Vorhaben genutzt werden;
- zusätzliche Gemeinkosten und sonstige Betriebskosten (u. a. für Material, Bedarfsartikel und dergleichen), die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen.

Die Beihilfeintensität pro Beihilfeempfänger darf folgende Sätze nicht überschreiten (Artikel 25 Absatz 6 AGVO):

- a) 100 % der beihilfefähigen Kosten für Grundlagenforschung,
- b) 50 % der beihilfefähigen Kosten für industrielle Forschung.

Die Beihilfeintensitäten für industrielle Forschung können wie folgt auf maximal 80 % der beihilfefähigen Kosten erhöht werden (Artikel 25 Absatz 6 AGVO):

- um 10 Prozentpunkte bei mittleren Unternehmen
- um 20 Prozentpunkte bei kleinen Unternehmen;
- um 15 Prozentpunkte, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:
 - das Vorhaben beinhaltet die wirksame Zusammenarbeit
 - zwischen Unternehmen, von denen mindestens eines ein KMU ist, oder wird in mindestens zwei Mitgliedstaaten oder einem Mitgliedstaat und einer Vertragspartei des EWR-Abkommens durchgeführt, wobei kein einzelnes Unternehmen mehr als 70 % der beihilfefähigen Kosten bestreitet, oder
 - zwischen einem Unternehmen und einer oder mehreren Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, die mindestens 10 % der beihilfefähigen Kosten tragen und das Recht haben, ihre eigenen Forschungsergebnisse zu veröffentlichen;
 - die Ergebnisse des Vorhabens finden durch Konferenzen, Veröffentlichung, Open-Access-Repositoryen oder durch gebührenfreie Software beziehungsweise Open-Source-Software weite Verbreitung.

Die beihilfefähigen Kosten sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen.

Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Beihilfeintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten:

Die Kumulierung von mehreren Beihilfen für dieselben förderfähigen Kosten/Ausgaben ist nur im Rahmen der folgenden Regelungen bzw. Ausnahmen gestattet:

Werden Unionsmittel, die von Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle der Mitgliedstaaten unterstehen und deshalb keine staatlichen Beihilfen darstellen, mit staatlichen Beihilfen (dazu zählen u. a. auch Mittel aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds) kombiniert, so werden bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten oder -beträge eingehalten sind, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel (einschließlich zentral verwaltete Unionsmittel) den in den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht überschreitet.

Nach der AGVO freigestellte Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden mit a) anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten betreffen; b) anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird.

Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, können mit anderen staatlichen Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten auch nicht bestimmen lassen, kumuliert werden, und zwar bis zu der für den jeweiligen Sachverhalt einschlägigen Obergrenze für die Gesamtfinanzierung, die im Einzelfall in der AGVO oder in einem Beschluss der Europäischen Kommission festgelegt ist.

Nach der AGVO freigestellte staatliche Beihilfen dürfen nicht mit De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, wenn durch diese Kumulierung die in Kapitel III AGVO festgelegten Beihilfeintensitäten oder Beihilfehöchstbeträge überschritten werden.