

**Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie**

**Förderung
von Forschungs- und Technologievorhaben
im Rahmen des nationalen
zivilen Luftfahrtforschungsprogramms
– Vierter Programmaufruf 2012 bis 2015 –**

Vom 3. Februar 2011

1 Zuwendungszweck

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) unterstützt im Rahmen des vierten zivilen Luftfahrtforschungsprogramms von 2007 bis 2015 Forschungs- und Technologievorhaben mit einer Anwendung in der zivilen Luftfahrt am Standort Deutschland.

In diesem vierten Programmaufruf werden mit dem Bundeshaushalt 2011 weitere Fördermittel in Höhe von bis zu 240 Mio. € bereitgestellt. Darin enthalten sind in begrenztem Umfang Mittel für eine grundlagenorientierte Förderlinie „Ökoeffizientes Fliegen“ und bestimmte Infrastrukturprojekte mit übergreifenden Anwendungsmöglichkeiten.

Grundsätzlich soll mit den Fördermaßnahmen die technologische Basis und die wirtschaftlich-technische Situation der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrs verbessert werden. Die Stärkung von Innovationskraft und Kompetenzen bei Forschung, Entwicklung und Produktion am Standort Deutschland steht dabei im Mittelpunkt. Damit soll die Luftfahrtindustrie im Rahmen effektiver Netzstrukturen befähigt werden, die in der ACARE VISION 2020 formulierten Ziele zu erreichen. Langfristig wird ein nachhaltiges und wirtschaftliches Lufttransportsystem angestrebt.

Die Innovationskraft der deutschen Luftfahrtindustrie basiert wesentlich auf einem Forschungsnetzwerk, das stetig wächst und sich festigt. Die Mitwirkung der Universitäten, der einschlägigen Forschungszentren und der spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen ist dabei von zentraler Bedeutung. Der Luftfahrtindustrie am Standort Deutschland ist es mit Hilfe dieses Netzwerks in den vergangenen Jahren gelungen, ihre Position in wegweisenden Entwicklungs- und Produktionsprogrammen im internationalen Wettbewerb zu verteidigen und auszubauen. Deutliches Spiegelbild dieses Erfolgs sind die positiven Entwicklungen der Mitarbeiterzahlen und Umsätze der zivilen Luftfahrtbranche.

Mit dem Markteintritt neuer internationaler Wettbewerber, insbesondere im Segment der Regional- und Kurzstreckenflugzeuge (150 Sitzer), eröffnen sich für die deutsche Luftfahrtindustrie

neue Möglichkeiten, sich an Flugzeugprogrammen zu beteiligen. Dies setzt jedoch verstärkte Anstrengungen der Industrie in Forschung und Entwicklung voraus, um mit innovativen Spitzentechnologien auch weiterhin international konkurrenzfähig zu sein. Mittelfristig erhalten und erweitern diese Technologien die Wertschöpfungsanteile in Deutschland.

Ein weiteres Wachstum des globalen Luftverkehrs ist nur dann möglich, wenn es gelingt, innovative und international wettbewerbsfähige Technologien anzubieten, die es erlauben, zivile Luftfahrzeuge weiter zu optimieren. Verbesserungen und Effizienzsteigerungen auf den unter Nummer 2 aufgelisteten Forschungs- und Technologiefeldern stehen dabei besonders im Fokus. Dies schließt auch Aspekte einer effizienten und ressourcenschonenden Fertigung und Produktion nachhaltiger Technologien mit ein.

Marktprognosen zufolge bilden Regional- und Kurzstreckenflugzeuge auch künftig das größte Marktsegment. Technologische Fortschritte, welche rechtzeitig in diese Produkte einfließen, haben daher die größte Hebelwirkung auf die Senkung schädlicher Klimagasemissionen. Gleichzeitig bietet dieses größte Marktsegment die Möglichkeit, Wertschöpfungsanteile an der Zelle, den Systemen und Triebwerken für deutsche Standorte zu erhalten und auszubauen, sofern rechtzeitig konkurrenzfähige und einsatzreife Technologien samt Fertigungsstrategien zur Verfügung stehen.

Im Sinne dieser Zukunftsvorsorge ist es unerlässlich, Forschung und Entwicklung von Hochtechnologien in der zivilen Luftfahrt auch weiterhin voranzutreiben. Die Bundesregierung verfolgt daher das Ziel, den Unternehmen am Standort Deutschland international vergleichbare Rahmenbedingungen und damit eine faire Chance zu bieten, auch künftig technologisch anspruchsvolle Arbeitsanteile mit hoher Wertschöpfung zu akquirieren und dadurch nachhaltig Arbeitsplätze in Deutschland zu schaffen. Diese Zielsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil des nationalen Aktionsplanes „Hightech-Strategie 2020 für Deutschland“.

Innerhalb dieses Programms können in begrenztem Umfang Mittel für deutsche Arbeitsanteile an internationalen Forschungsk Kooperationen eingesetzt werden.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Forschungs- und Technologievorhaben

Der Forschungsförderung liegen die Ziele der ACARE (Advisory Council for Aeronautic Research in Europe)-Vision 2020 zu Grunde und sie wird sich an den heute erkennbaren Herausforderungen orientieren:

Fertigung, Wartung und Instandsetzung

Die hohe Kompetenz der Luftfahrtindustrie am Standort Deutschland im Bereich innovativer Fertigungsverfahren, -abläufe und -maschinen gilt es in den internationalen Markt für die Herstellung, die Wartung und die Instandsetzung einzubringen. Daraus sollen auch flexible und kundenorientierte Wertschöpfungsprozesse entwickelt werden. Durch den Ausbau dieser Kompetenz können alle Phasen des Lebenszyklus von der Entwicklung über die Fertigung bis zur Wartung und Instandsetzung einschließlich Modifikation und Nachrüstung national abgedeckt werden. Dies trägt der erhöhten Bedeutung dieses Segments Rechnung. Zur weiteren Steigerung der Nachhaltigkeit der gesamten Wertschöpfungskette werden insbesondere Themen zu innovativen, umwelt- und ressourcenschonenden Fertigungs- und Produktionsverfahren und Produktionsprozessen gefördert. Die weitere Gewichtsreduktion von (bedruckten) Strukturen insbesondere durch innovative Bauweisen und Materialauswahl sind aktueller Forschungsgegenstand.

Umweltverträglicher Luftverkehr

Die gesellschaftlichen Herausforderungen in Bezug auf die Umwelt machen es erforderlich, negative externe Effekte des Luftverkehrs nachhaltig zu begrenzen. Um die Ziele der Vision-2020 des ACARE für einen umweltverträglichen Luftverkehr zu erreichen, sind innovative Technologien zur Lärm- und Schadstoffreduktion nötig. Durch aktive und passive technologische Maßnahmen bei Antrieben und im Bereich der Flugphysik wird eine Halbierung des Außenlärms angestrebt. Insbesondere im Flughafenumfeld soll die Lärmbelastung reduziert werden. Eine weitere Verminderung des Brennstoffverbrauchs und damit des CO₂-Eintrages in die Atmosphäre von circa 50% und eine Absenkung beim Ausstoß von Stickoxyden um 80% gegenüber dem ICAO-Grenzwert CAEP 2 werden angestrebt. Besondere Beiträge hierzu sollen moderne Antriebskonzepte und aerodynamische Systeme im niedrigen Geschwindigkeitsbereich sowie Maßnahmen zur Verminderung des Strömungswiderstands im Reiseflug liefern.

Steigerung der Transportleistung

Infrastruktur und Prozesse im zivilen Luftverkehr müssen so aufeinander abgestimmt und integriert werden, dass die erwartete Steigerung der Transportleistung sicher, zuverlässig und hochflexibel bei gleichzeitiger Verminderung der Flugunfallquote um 80%, analog der im europäischen Rahmen von ACARE verfolgten Zielsetzung, erreicht werden kann. Dies erfordert Maßnahmen in den Bereichen Flugführung, Allwetterfähigkeit und Automatisierung.

Sicherheit und Passagierfreundlichkeit

Die Passagiere haben an den Luftverkehr der Zukunft besonders hohe Anforderungen an Sicherheit, Zuverlässigkeit und Komfort. Nur eine innovative Kabinengestaltung und neue Kabinensysteme können diesen Anforderungen gerecht werden. Modulare, leichte Kabinenelemente können zudem die Nachhaltigkeit verbessern, da Kabinen regelmäßig nachgerüstet werden. Die weitere Optimierung von Kabinenkonzepten unter Einschluss von Vorhaben zur Verbesserung des Klimakomforts bietet daher erhebliche Chancen zur Steigerung der Wettbewerbsposition für die beteiligten Unternehmen. Gleichzeitig muss die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Luftfahrzeuge und des Luftverkehrs weiter verbessert werden.

Effiziente Luftfahrzeuge

Steigende Emissionsauflagen und Leistungsanforderungen erfordern eine kontinuierliche evolutionäre und revolutionäre Entwicklung moderner Luftfahrzeuge. Um sinkende Umweltbelastungen zu erreichen, müssen effiziente Luftfahrtsysteme entwickelt werden, die Verbrauch und Betriebskosten einzelner Flugzeuge sowie im Flottenbetrieb senken. Bemühungen zur weiteren Reduzierung des Energieverbrauchs sowie zur optimierten Nutzung und Bereitstellung der Energie am Verbraucher stehen im Fokus der Forschung. Auch die Effizienzsteigerung vorhandener und neuer Systeme in Luftfahrzeugen, insbesondere durch Gewichtsreduzierung und bei der Energieerzeugung (z.B. Brennstoffzellen), sowie die Einbindung und Integration dieser in das Gesamtsystem sind Gegenstand offener Technologiefragen.

Integrierte Technologievorhaben

Zusätzlich zu den aufgeführten Technologiebereichen sollen prinzipiell bekannte, aber noch isolierte, Einzeltechnologien in einem größeren Systemkontext optimiert und validiert werden. Der Systemkontext schließt neben Einzeltechnologien auch Fertigungsverfahren zu ihrer Herstellung und Fertigungskonzepte auf Gesamtsystemebene ein. Ziel ist es, neben Technologien im Systemkontext auch die zugehörigen Fertigungskonzepte auf ihre industrielle Anwendbarkeit hin zu untersuchen. Thematisch sollen integrierte Technologievorhaben auf die Bereitstellung von Technologien für die nächste Generation von Großflugzeugen für Kurz- und Mittelstrecke fokussiert werden.

Vorhaben im Rahmen der integrierten Technologievorhaben sollen folgende Bereiche umfassen:

- Konfiguration und Integration auf Gesamtflugzeugebene
- fortschrittliche Rumpfbauweisen und Rumpffertigungskonzepte

- energieeffiziente Systeme
- modulare Kabinen- und Kabinenmontagekonzepte
- umweltschonende und effiziente Antriebskonzepte

Ziel ist die Verbesserung der Fähigkeiten zur Entwicklung von komplexen Luftfahrzeugen und Subsystemen, wozu insbesondere die multidisziplinäre Optimierung des Gesamtluftfahrzeugs gehört.

Die Vorhaben sollen möglichst durch die Systemführer gesteuert werden.

2.2 Ökoeffizientes Fliegen

Langfristiges Ziel der Forschung im Bereich der zivilen Luftfahrt ist die weitere Umsetzung eines nachhaltigen Lufttransportsystems. Aspekte hiervon sind u.a. ein Null-Emissionen-Flugzeug bei Schadgasen und Lärm sowie effiziente Flugführungsstrukturen für mehr Kapazität und Sicherheit im Luftverkehr. Zur weiteren technologischen Fundierung und Absicherung eines solchen nachhaltigen Lufttransportsystems ist eine akademische Erforschung von Technologien mit einem Anwendungszeitraum von 2030 bis 2050 notwendig. Zur Erreichung des Ziels eines Null-Emissions-Luftverkehrssystems müssen grundlegend neue Lösungsvorschläge und Technologien untersucht werden. Hierzu müssen verschiedenste Einzeltechnologien für neue Gesamtkonzepte optimiert werden. Im Rahmen der Förderlinie „Ökoeffizientes Fliegen“ fördert das BMWi gemeinsame Initiativen und Vorhaben der Wissenschaft und Industrie für die Luftfahrt im Jahr 2030 ff. Grundlegende Forschungsarbeiten in diesem Zusammenhang können in den Förderverfahren der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) beantragt werden. Angesichts der sehr langen Produktzyklen und -lebenszeiten in der Luftfahrt und den damit notwendigen frühen Weichenstellungen ist eine Erforschung aussichtsreicher Technologien bereits heute notwendig. Gefördert werden insbesondere Themen zur weiteren Reduzierung des sog. „environmental footprint“ des Luftverkehrs und von Luftfahrzeugen. Besondere Beachtung finden dabei Vorhaben mit großem Umweltpotenzial und erkennbarem Umsetzungspotenzial. Gefördert werden Themen über die gesamte Breite des Luftverkehrssystems und der zivilen Luftfahrzeuge. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass es sich nicht um die Evolution einer grundsätzlich bekannten Technologie handelt, sondern vielmehr um neue innovative Technologien und Impulse. Die energetische Optimierung von einzelnen Komponenten des Systems unter Berücksichtigung der Wirkung auf das Gesamtsystem erlauben fundierte Startpunkte. Insbesondere die bessere Nutzung von Rest- und Abfallenergie, (Nano-)Materialien, Antriebskonzepte mit alternativen thermodynamischen Prozessen, innovative aerodynamische Lösungen, effektive Flugführungskonzepte sowie ökologisch verträgliche Konzepte für „Nach-Erdöl“-Energieträger bieten viel versprechende Potenziale.

Die Vorhaben können je nach Zielrichtung im Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) oder bei der DFG eingereicht werden. Eine mögliche Förderung erfolgt dann jeweils nach den geltenden Bestimmungen des LuFo oder der DFG. Die Wahl des Fördergebers sollte dem überwiegenden Charakter des Forschungsvorhabens und des Förderinstruments entsprechen.

Die im Rahmen des Programms erwarteten Technologieentwicklungen sollen die angesprochenen Herausforderungen und Handlungsfelder in einem ganzheitlichen Ansatz nach dem Leitbild eines bedarfsorientierten Lufttransportsystems aufgreifen. Übergeordnetes Ziel ist, die wachsende Nachfrage nach Lufttransportleistung so zu bedienen, dass die sozioökonomischen und ökologischen Ansprüche der Gesellschaft gleichermaßen berücksichtigt werden.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit Sitz in Deutschland, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen.

Die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) wird ausdrücklich erwünscht. Hierbei ist die am 1. Januar 2005 in Kraft getretene KMU-Definition der Europäischen Kommission maßgebend.

Forschungseinrichtungen und Hochschulen, die jeweils von Bund oder den Ländern bzw. gemeinsam von diesen grundfinanziert werden, können nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt bekommen.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Die Themen, die gefördert werden können, sind unter Nummer 2 beschrieben. Diese bilden u.a. die Basis, auf deren Grundlage die Förderentscheidungen getroffen werden.

Bevorzugt gefördert werden Vorhaben, die in enger Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen und damit in effektiven Netzstrukturen bearbeitet werden.

Wesentliches Auswahlkriterium ist die belastbare Verwertung der einschlägigen Forschungsergebnisse im zivilen Luftfahrtbereich am Standort Deutschland innerhalb einer angemessenen und glaubhaft dokumentierten Frist.

Für die unter Nummer 2.2 beantragten Vorhaben ist das wesentliche Auswahlkriterium Innovation und Exzellenz der vorgelegten Forschungsinhalte.

Vom Antragsteller ist darzulegen, inwieweit das beabsichtigte Vorhaben in spezifische europäische oder regionale Forschungsaktivitäten eingebettet ist und dennoch eine Förderung im Rahmen des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms als notwendig erachtet wird.

Weitere Zuwendungsvoraussetzung ist gemäß Abschnitt 6 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (ABl. EU Nr. C 323/1 vom 30.12.2006) das Vorliegen eines Anreizeffekts, d.h. der Antragsteller muss durch die Gewährung der Beihilfe zu verstärkter Forschungs- und Entwicklungstätigkeit veranlasst werden. Der Anreizeffekt kann aus der Erhöhung des Projektumfangs, der Erhöhung der Projektreichweite, der Beschleunigung des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens oder der Aufstockung der Gesamtaufwendungen für Forschung und Entwicklung bestehen. Das Vorliegen eines Anreizeffekts muss vom Antragsteller bereits in der Projektskizze erläutert und begründet werden.

Nur bei Verbundvorhaben:

Die Partner eines Vorhabens mit einem Verbundführer und mehreren Verbundpartnern mit jeweils eigener Zuwendung (nachfolgend Verbundvorhaben) haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung (vgl. hierzu auch die Voraussetzungen aus Nummer 5) muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte vom BMWi vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden, indem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird. Weitere Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0110 –, abrufbar unter

<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0110.pdf>

entnommen werden.

5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Art der Zuwendung

Die Zuwendungen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt.

5.2 Bemessungsgrundlage

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die entsprechend der Förderquote anteilig finanziert werden können.

Nach Grundsätzen des BMWi wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich von mindestens 50% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

Hinsichtlich KMU gilt die seit dem 1. Januar 2005 gültige Definition der Europäischen Kommission für Kleinunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 –, abrufbar unter

<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0119.pdf>

sowie den Informationen auf den Seiten der Europäischen Kommission unter:

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/small-business-act/index_de.htm

entnommen werden.

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

Für die unter Nummer 2.2 beantragten Vorhaben sind die Bemessungsgrundlage für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die bis zu 90% gefördert werden können. Die weiteren 10% der förderfähigen Ausgaben bzw. Kosten müssen durch beteiligte Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft getragen werden (Anteilsfinanzierung). Eine entsprechende rechtsverbindliche Finanzierungserklärung der gewerblichen Wirtschaft muss mit der Skizzeneinreichung, spätestens jedoch bis zum 1. Juni 2011 dem Zuwendungsgeber vorgelegt werden.

Bemessungsgrundlage für die unter Nummer 2.2 beantragten Vorhaben von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die bis zu 90% gefördert werden können.

5.3 Grundförderquote

Unternehmen erhalten je nach Status eine Grundförderquote. Darüber hinaus kann die Förderquote durch Bonusregelungen erhöht werden. Bei der Ermittlung der jeweiligen Förderquote muss der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (ABl. EU Nr. C 323/1 vom 30.12.2006) berücksichtigt werden. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt differenzierte Aufschläge auf die Grundförderquote (z.B. für KMU oder die Zusammenarbeit von Unternehmen mit Hochschulen oder Forschungseinrichtungen) zu, die gegebenenfalls zu einer höheren Förderquote führen können.

Es wird vorausgesetzt, dass die Themen der beantragten Vorhaben der industriellen Forschung zuzuordnen sind. Dabei wirkt sich der Grad der Anwendungsnähe des Vorhabens auf die Förderquotenermittlung aus.

Für Industrieunternehmen, die keine KMU sind, kann eine **Grundförderquote** von bis zu 40%, für KMU kann eine **Grundförderquote** von bis zu 50% bewilligt werden.

5.4 Bonusregelung

Als Anreiz zur besseren Vernetzung kann die Förderquote bei entsprechender Vergabe von FuE(Forschung und Entwicklung)- Unteraufträgen um **maximal 10 %** (sog. Bonus), d.h. auf eine Förderquote von höchstens **bis zu 50 %** bei Industrieunternehmen bzw. auf höchstens **bis zu 60 %** bei KMU der förderfähigen Kosten angehoben werden.

Bei der Ermittlung der erhöhten Förderquote werden die im Antrag dargestellten beabsichtigten FuE-Unterauftragsvergaben berücksichtigt. Dabei kommen bei Industrieunternehmen 80% bzw. bei KMU 90 % des Auftragswertes bei der Einbindung von KMU, Hochschulen oder Großforschungseinrichtungen über FuE-Unterauftragsvergaben zur Anrechnung bzw. werden vom Bund getragen.

Der sich hieraus ergebende höhere Zuwendungssummenanteil wird zunächst unter Widerrufsvorbehalt bewilligt, jedoch gesperrt, d.h. er kann erst zur Auszahlung kommen, nachdem der Nachweis erbracht wurde, dass die Auftragsvergaben, die zu der erhöhten Förderquote führen sollen, tatsächlich erfolgt sind. Dieser Nachweis ist gegen Ende des Vorhabens zu erbringen. Das Erbringen des Nachweises wird zur Auflage gemacht. Näheres zu diesem Verfahren wird in einem gesonderten Merkblatt und in den Zuwendungsbescheiden geregelt.

5.5 Verbundvorhaben

Verbundvorhaben werden grundsätzlich nur dann bewilligt, wenn der **überwiegende** Anteil der Kosten des Verbundes auf Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft entfällt. Dies ist der industriellen Ausrichtung des Programms mit seinen zwingenden Anforderungen an Umsetzung und Verwertung der Forschungsergebnisse geschuldet. Dies kann insbesondere dann angenommen werden, wenn mindestens 50% der Kosten des Verbundes auf Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft entfallen. Die in Nummer 5.4 beschriebene Bonusregelung für FuE-Unteraufträge bleibt davon unberührt.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (NKBF98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98).

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Eine Notifizierung der Fördermittel gemäß dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (ABl. EU Nr. C 323/1 vom 30.12.2006) bei der EU-Wettbewerbskommission ist bereits erfolgt. Die Förderkonditionen der Vorhaben bewegen sich daher im Rahmen der Vorgaben dieses Gemeinschaftsrahmens.

7 Verfahren

Das BMWi fordert interessierte Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen auf, zu den dargestellten Herausforderungen, Zielen und Forschungsschwerpunkten Antragskizzen einzureichen.

Es gelten folgende, weitere Rahmenbedingungen:

- Die Vorhaben dürfen nicht begonnen sein.
- Der Beitrag zu den Zielen des Programms muss deutlich erkennbar sein.
- Die Vorhaben des vierten Programmaufrufs müssen grundsätzlich innerhalb des Zeitraumes 1. Januar 2012 bis 31. März 2015 durchgeführt werden.
- Die Verwertung der Forschungsergebnisse erfolgt nach einem Verwertungsplan; dieser muss eine präzise Definition des angestrebten Ergebnisses sowie Angaben darüber, welche Nutzung daraus angestrebt wird, enthalten.
- Vorhaben, die eine stärkere Durchführung und Verwertung in Deutschland aufweisen, werden bei der Auswahl bevorzugt berücksichtigt.
- Vorhaben, die einen höheren Arbeitsanteil der gewerblichen Wirtschaft aufweisen, werden bei der Auswahl bevorzugt berücksichtigt.

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi seinen Projektträger

Projektträger Luftfahrtforschung
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
Stichwort: LuFo IV-4
Königswinterer Straße 522–524
53227 Bonn
Telefon: (02 28) 44 76 62
beauftragt.

Zur Erstellung von Projektskizzen wird die Nutzung des elektronischen Skizzensystems Pt-Outline vorausgesetzt. Weitere Informationen sowie den Link zum Skizzensystem erhalten Sie auf den Internetseiten des Projektträgers:

<http://www.dlr.de/pt-lf>

7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der **ersten** Verfahrensstufe sind dem Projektträger

bis spätestens 28. März 2011

Projektskizzen elektronisch, d.h. in Pt-Outline und in schriftlicher Form auf dem Postweg vorzulegen. Bei Verbundvorhaben sind die Projektskizzen aller Partner durch den Federführer elektronisch einzureichen (Pt-Outline). Zusätzlich ist ein vom jeweiligen Partner unterschriebenes Druckstück der Projektskizze beim beauftragten Projektträger einzureichen.

Mit der Unterzeichnung der Skizze durch die Geschäftsführung wird bestätigt, dass der Antragsteller die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für das beantragte Projekt bereitstellt und darlegt, wo die spätere Verwertung durchgeführt wird.

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

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach Ablauf der Vorlagefrist durch ein externes Gutachtergremium aus Wirtschaft und Wissenschaft diskutiert und bewertet. Maßgebliche Kriterien für die Auswahl der Vorhaben sind die technologische Exzellenz der Vorhaben, die Qualität des eingebundenen Forschungsnetzwerkes, Grad der Durchführung der Forschungsarbeiten am Standort Deutschland und die Belastbarkeit einer Verwertungsperspektive am Standort Deutschland. Darüber hinaus müssen eingereichte Vorschläge die unter Nummer 2 genannten

Herausforderungen des Programms abdecken. Das Votum der Experten ist eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für das BMWi.

Auf der Grundlage der Bewertung werden dann die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlresultat wird den in den Skizzen aufgeführten Projektleitern schriftlich mitgeteilt.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der **zweiten** Verfahrensstufe erfolgt bei positiv bewerteten Projektskizzen die Aufforderung (bei Verbundvorhaben jeweils in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung durch den Zuwendungsgeber unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden wird.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu §44 der Bundeshaushaltsordnung sowie die §§48 bis 49a des Verwaltungsgesetzes.

Antragsteller, welcher der KMU-Definition unterliegen, haben auf Grundlage von geeigneten Unterlagen (grundsätzlich Geschäftsberichte der letzten beiden abgeschlossenen Geschäftsjahre) nachzuweisen, dass der Eigenanteil an den Vorhabenskosten über die gesamte Laufzeit aufgebracht werden kann. Zur Beurteilung der Bonität können darüber hinaus weitere ergänzende Unterlagen (z.B. Geschäftserwartung, Nachweise über Aufträge etc.) angefordert werden. Die Wahrung von Geschäftsgeheimnissen wird dabei gewährleistet.

Berlin, den 3. Februar 2011

Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag
Franz-Josef Mathy