

Amtlicher Teil

Bekanntmachungen

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Förderung von Forschungs- und Technologievorhaben sowie „Integrierter Technologieprojekte“ im Rahmen des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms – Dritter Programmaufruf 2010 bis 2013 –

Vom 26. Januar 2009

1 **Zweck**

Im Rahmen des vierten Luftfahrtforschungsprogramms von 2007 bis 2013 betreibt das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) Forschungs- und Technologieförderung der Luftfahrt am Standort Deutschland.

In diesem dritten Programmaufruf werden mit dem Bundeshaushalt 2009 weitere Fördermittel in Höhe von circa 150 Mio. € bereitgestellt. Darin enthalten sind Mittel für integrierte Technologieprojekte.

Insgesamt sollen mit den Fördermaßnahmen die technologische Basis und die wirtschaftlich-technische Situation der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrs verbessert und deren Innovationsfähigkeit und Kompetenzen am Standort Deutschland gestärkt werden.

Der Luftfahrtindustrie am Standort Deutschland ist es in den vergangenen Jahren gelungen, ihre Position in wegweisenden Entwicklungs- und Produktionsprogrammen im internationalen Wettbewerb zu verteidigen und auszubauen. Dies ist nicht zuletzt auf die Innovationskraft dieser Industrie zurückzuführen, die sich auf ein stetig wachsendes und sich festigendes Forschungsnetzwerk unter Mitwirkung der Universitäten, der einschlägigen Forschungszentren und der spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen gründet.

Daher ist es im Sinne einer Zukunftsvorsorge unerlässlich, die Entwicklung von Hochtechnologie in der zivilen Luftfahrt auch in Zukunft voranzutreiben. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den Unternehmen am Standort Deutschland eine faire Chance zu geben, auch künftig technologisch anspruchsvolle Arbeitsanteile mit hoher Wertschöpfung akquirieren zu können und dadurch nachhaltig Arbeitsplätze in Deutschland zu schaffen. Diese Zielsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil des nationalen Aktionsplanes „High-Tech Strategie Deutschland“.

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

2 **Gegenstand der Förderung**

2.1 **Forschungs- und Technologievorhaben**

Die Forschungsförderung wird sich streng an den heute erkennbaren Herausforderungen orientieren, die sich wie folgt darstellen:

Fertigung, Wartung und Instandsetzung

Die hohe Kompetenz der Luftfahrtindustrie am Standort Deutschland im Bereich innovative 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 Dienstleistungen entwickelt werden. Durch 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.

Umweltverträglicher Luftverkehr

Die gesellschaftlichen Herausforderungen im Bereich Umwelt erfordern die nachhaltige Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt. Entscheidend zur Zielerreichung sind innovative Technologien zur Lärm- und Schadstoffreduktion, auch um die ACARE (Advisory Council for Aeronautic Re-

search in Europe) Vision-2020-Ziele zu erreichen. 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. Diese Zielsetzungen sind europaweit in ACARE vereinbart worden.

Steigerung der Transportleistung

Infrastruktur und Prozesse im 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 Anforderungen der Passagiere an den zukünftigen Luftverkehr konzentrieren sich auf erweiterte Komfortaspekte der Flugzeugkabine durch innovative Kabinengestaltung und neue Kabinensysteme. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Passagiers sind weitere maßgebliche Parameter des zukünftigen Reisekomforts. Erforderlich bleiben auch Technologieentwicklungen, um die Sicherheit des Flugverkehrs trotz wachsenden Verkehrsaufkommens weiterhin zu gewährleisten.

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 und die Erzeugung optimieren.

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

2.2 **Integrierte Technologieprojekte**

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 Vorhaben der integrierten Technologieprojekte auf die Bereitstellung von Technologien für die nächste Generation von Großflugzeugen für Kurz- und Mittelstrecke fokussiert werden. Marktprognosen zufolge bilden Flugzeuge dieser Kategorie in der Zukunft das größte Marktsegment. Technologische Fortschritte, welche rechtzeitig in diese Produkte einfließen, haben daher die größte Hebelwirkung auf die Dämpfung des Ausstoßes schädlicher Klimagase. Gleichzeitig bietet dieses größte Marktsegment die Möglichkeit, Wertschöpfungsanteile an der Zelle, den Systemen und Triebwerken für deutsche Standorte zu erhalten, sofern rechtzeitig konkurrenzfähige und einsatzreife Technologien samt Fertigungsstrategien zur Verfügung stehen. Vorhaben im Rahmen der integrierten Technologieprojekte sollen folgende Themenbereiche umfassen:

- Konfiguration und Integration auf Gesamtflugzeugebene
- fortschrittliche Rumpfbauweisen und -fertigungsverfahren
- energieeffiziente Systeme
- modulare Kabinen- und Kabinenmontagekonzepte
- umweltschonende und effiziente Antriebskonzepte

Mit dieser ergänzenden Förderung soll die Fähigkeit der Luftfahrtindustrie am Standort Deutschland gestärkt werden, komplexe Luftfahrzeuge zu entwickeln, wozu insbesondere die multidisziplinäre Optimierung des Gesamtluftfahrzeugs gehört.

Die Vorhaben sollen in Form großer integrierter Technologievorhaben organisiert sein und möglichst durch die Systemführer gesteuert werden.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind in Deutschland ansässige Unternehmen, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen.

Zur Schaffung und Unterstützung effektiver Netzstrukturen wird eine Förderung von Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen in enger Zusammenarbeit mit Unternehmen angestrebt.

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

4 Zuwendungsvoraussetzungen

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

Vom Antragsteller ist darzulegen, inwieweit das beabsichtigte Vorhaben in spezifische europäische oder regionale Forschungsaktivitäten eingebettet ist.

Weitere Zuwendungsvoraussetzung ist gemäß Nummer 6 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (2006/C 323/01) das Vorliegen eines Anreizeffekts, d. h. der Antragsteller muss durch 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 Verbundprojekten:

Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte, vom BMWi vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden, indem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird. 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

Die Zuwendungen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel – je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – bis zu 50 % anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

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

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der EU-Kommission (2006/C 323/01) berücksichtigen. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt differenzierte Aufschläge auf die Förderquote (z. B. für kleine und mittlere Unternehmen – KMU – oder die Zusammenarbeit von Unternehmen mit Hochschulen oder Forschungseinrichtungen) zu, die gegebenenfalls zu einer höheren Förderquote führen können.

Hinsichtlich KMU gilt die seit dem 1. Januar 2005 gültige Definition der EU-Kommission für Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen. Einzelheiten können den Informationen des EU-Portals

http://europa.eu.int/comm/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/index_de.htm

entnommen werden.

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 (2006/C 323/01) vom 30. Juni 2006 bei der EU-Wettbewerbskommission ist bereits erfolgt. Die Förderkonditionen der Vorhaben bewegen sich daher im Rahmen der Vorgaben des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (2006/C 323/01).

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 dritten Programmaufrufs müssen grundsätzlich innerhalb des Zeitraumes 1. Januar 2010 bis 31. März 2013 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.

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-3
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 **31. März 2009** Projektskizzen in pt-outline und in schriftlicher Form auf dem Postweg vorzulegen. Bei Verbundprojekten 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 auf Geschäftsleitungsebene wird bestätigt, dass der Antragsteller die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für das beantragte Projekt bereitstellt und wo die spätere Verwertung durchgeführt werden wird.

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch für 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 Projekte sind die technologische Exzellenz der Verbundprojekte, 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, 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 sowie die §§ 48 bis 49a der Bundeshaushaltsordnung des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Berlin, den 26. Januar 2009

Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag
Franz-Josef Mathy

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin

Bekanntmachung der zugelassenen Überwachungsstellen nach § 17 Abs. 5 Satz 1 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG)

Vom 19. Januar 2009

Dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales sind gemäß § 17 Abs. 5 Satz 1 und 3 GPSG in Verbindung mit § 21 Abs. 3 der Betriebsicherheitsverordnung von den zuständigen Landesbehörden die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Prüfstellen für die jeweils in der Tabelle genannten Aufgabenbereiche benannt worden. Diese Prüfstellen werden hiermit nach § 17 Abs. 5 Satz 1 GPSG als zugelassene Überwachungsstellen bekannt gemacht.

Die Anlage 1 der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2006 (BAnz. 2007 S. 399), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 21. Oktober 2008 (BAnz. S. 4264), wird wie folgt geändert:

- a) im Eintrag „Germanischer Lloyd AG“ werden die Benennungen für das Bundesland Schleswig-Holstein gestrichen,
- b) der Eintrag „TOS Prüf GmbH“ wird wie folgt erweitert:

Zugelassene Überwachungsstelle	Aufgabenbereiche	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Schleswig-Holstein
TOS Prüf GmbH Fischerweg 408 18069 Rostock	Druck	×	×	×
	Aufzugsanlagen			
	Ex-Schutz	×	×	×

- c) der Eintrag „TÜV Austria Services GmbH“ wird wie folgt erweitert:

Zugelassene Überwachungsstelle	Aufgabenbereiche	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hessen	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen
TÜV Austria Services GmbH Krugerstraße 18 A-1010 Wien	Druck	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	Aufzugsanlagen	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	Ex-Schutz									

Dortmund, den 19. Januar 2009
BMAS IIIb3 - 35306 - 6

Für das Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Bundesanstalt
für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
Im Auftrag
Andreas Dlugi