

## **Bekanntmachung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zur Förderung von Forschungsprojekten auf dem Gebiet:**

### **„Leichtbaukonzepte für Straßen- und Schienenfahrzeuge“**

**vom 9. Dezember 2015**

Die Förderbekanntmachung „Leichtbaukonzepte für Straßen- und Schienenfahrzeuge“ ist ein inhaltlicher Schwerpunkt zur Umsetzung des BMWi-Fachprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ sowie zugehöriger Richtlinie<sup>1</sup>.

Der Leichtbau und dessen anwendungsnahe Systemintegration in Fahrzeuge ist eine der Schlüsseltechnologien zukünftiger, effizienter und emissionsarmer Fahrzeugkonzepte – unabhängig von der Art des Antriebs.

Ziel dieser Förderinitiative ist es, die Innovationskraft sowie die Marktstellung der nationalen Automobil- und Schienenfahrzeugindustrie und deren Zulieferer zu erhalten und zu stärken. Die Einbindung von kleinen und mittelständischen Unternehmen ist von besonderer Bedeutung.

Gefördert werden können Verbundvorhaben zur Integration von Leichtbauansätzen in Fahrzeuge des Straßen- und Schienenverkehrs, die deutlich über den derzeitigen Stand der Technik hinausgehen. Im Ergebnis sollen anwendungsnahe, technologische Innovationen entwickelt werden, die eine wirtschaftliche Systemintegration in die Fahrzeuge sicherstellen und somit zu einer signifikanten Verringerung der Fahrzeugmassen führen.

### **1. Anwendungszweck, Rechtsgrundlage**

#### **1.1 Anwendungszweck**

Die Bewältigung des Klimawandels ist eine der größten Herausforderungen. Dem Verkehrssektor kommt dabei wegen seiner grundlegenden Bedeutung für Wirtschaft, Wohlstand und Beschäftigung sowie für den Klimaschutz eine besondere Rolle zu.

2012 wurden nach Erhebungen des Umweltbundesamtes<sup>2</sup> in Deutschland insgesamt 931 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente emittiert. Der Sektor Verkehr ist mit einem Ausstoß von 153 Millionen Tonnen der drittgrößte Verursacher von energiebedingten Treibhausgasemissionen. Das entspricht einem Anteil von 16%. Der größte Emittent ist die Energiewirtschaft mit einem Anteil von 41% (379 Millionen Tonnen). Weitere wichtige

<sup>1</sup> Richtlinie zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Rahmen des BMWi-Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“;  
vgl. <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Technologie/Schlueseltechnologien/verkehrstechnologien.html>

<sup>2</sup> [http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/381/dokumente/pi\\_2015\\_31\\_03\\_uba-emissionsdaten\\_2014\\_zeigen\\_trendwende\\_beim\\_klimaschutz.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/381/dokumente/pi_2015_31_03_uba-emissionsdaten_2014_zeigen_trendwende_beim_klimaschutz.pdf)

Emittenten sind die Industrie (184 Millionen Tonnen) sowie die privaten Haushalte (95 Millionen Tonnen).

Der Leichtbau wird neben alternativen Antrieben und Kraftstoffen, der Antriebstechnik und der Informations- und Kommunikationstechnologie als ein maßgeblicher Technologiebaustein zur mittelfristigen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angesehen. Dem Leichtbau im Fahrzeugbau wird bis zum Jahr 2030 ein CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial von bis zu 14% eingeräumt<sup>3</sup>. Das entspricht in etwa dem Potenzial der Antriebstechnik.

Spezifisch betrachtet gilt für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, dass durch eine Gewichtseinsparung von 100 kg eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Größenordnung von 7 bis 12 g/km erreicht werden könnte.

Ab 2020 wird eine EU-Regelung wirksam, welche für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ein Flottenverbrauchsziel von max. 95 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen vorschreibt<sup>3</sup>.

Mit dieser Förderbekanntmachung sollen für den bodengebundenen Verkehr Anreize geschaffen werden, die Treibhausgasemissionen darüber hinaus mit technologisch besonders anspruchsvollen Ansätzen deutlich zu reduzieren.

Zusammenfassend soll die Förderbekanntmachung zur Masseoptimierung von Fahrzeugen

- einen Beitrag zur Ressourcenschonung und zum Klimaschutz leisten,
- die Wirtschaftlichkeit von Leichtbautechnologien fördern,
- die Innovationskraft der deutschen Fahrzeugbauer und deren Zulieferer durch die Förderung von Spitzentechnologien unterstützen sowie
- gezielte Impulse für kleine und mittlere Unternehmen setzen.

Damit wird ein Beitrag zur Hightech-Strategie 2020 der Bundesregierung im Zukunftsprojekt „Nachhaltige Mobilität“ geleistet.

## 1.2 Rechtsgrundlage

Geplante Vorhaben können nach Maßgabe dieser Bekanntmachung, den BMWi-Standardvorschriften für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und den Verwaltungsvorschriften zu § 23 und § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

Weitere Rechtsgrundlage dieser Bekanntmachung ist die 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 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung AGVO; ABl. EU 2014/L 187, S. 1). Die Förderung beruht auf Kapitel III Abschnitt 4 (Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation) in Verbindung mit Kapiteln I und IV der AGVO. Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

<sup>3</sup> [jka12014] CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen nach 2020, Abschlussbericht 123320, Dienstleistungsprojekt 59/12, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

## **2. Gegenstand der Förderung**

Gegenstand der Förderung ist die Forschung und Entwicklung von masseoptimierten Komponenten, Baugruppen und Strukturen für Fahrzeuge des Personen- und Güterverkehrs auf Straße und Schiene.

Die Projektvorschläge sollen dabei grundlegend neue Ansätze mit breitem Anwendungspotenzial verfolgen. Die Projekte müssen deutliche Fortschritte gegenüber dem aktuellen Stand der Forschung und Technik aufweisen. Für die Kerninnovation jedes Verbundvorhabens ist während der Projektlaufzeit eine Steigerung des Technologiereifegrades<sup>4</sup> um mindestens eine Stufe anzustreben. Eine Demonstration der Funktionalität ist erforderlich. Dabei soll im Einzelfall eine signifikante Gewichtsreduktion gegenüber dem aktuellen Stand der Technik angestrebt werden. Es wird erwartet, dass im Rahmen des Projektvorschlages eine anspruchsvolle quantitative und qualitative Zielsetzung formuliert wird.

Gegenstand der Forschungsprojekte sollen Leichtbaustrategien (Fertigungsleichtbau, Bedingungsleichtbau, Stoffleichtbau, Formleichtbau und Konzeptleichtbau) und Leichtbauweisen (Hybridbauweisen, Multi-Material-Bauweisen) sein.

Im Fokus der Förderbekanntmachung stehen Forschungsansätze für folgende Baugruppen:

- Karosserie bzw. Fahrzeugaufbau
- Tragstrukturen des Fahrzeuges mit Radaufhängung (Fahrwerk),
- Antriebsstrang

Die Ausrichtung der Förderbekanntmachung ist anwendungsorientiert, d.h. im Zentrum steht die Systemintegration in ein Fahrzeug einschließlich der dafür erforderlichen Fügetechnologien. Zwingend notwendig sind die Demonstration oder ein Prototyp für ein Fahrzeug oder eine Baugruppe. Damit soll die Erreichung der jeweiligen Projektziele nachgewiesen werden.

Aspekte der Werkstoffentwicklung und deren Fertigungstechnologien stehen nicht im Vordergrund dieser Förderbekanntmachung.

Soweit zur Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen auch neue Simulationsmethoden und -verfahren notwendig bzw. Ziel führend sind, können auch diese als nachgeordnetes Thema im Rahmen der Projekte bearbeitet werden.

## **3. Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Betriebsstätte in Deutschland. Die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) ist erwünscht. Die am 01.01.2005 in Kraft getretene KMU-Definition der Europäischen Kommission wird hierbei zu Grunde gelegt.<sup>5</sup>

Antragsberechtigt sind auch wissenschaftliche Einrichtungen (Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen). Einrichtungen, die jeweils vom Bund oder den Ländern oder von diesen gemeinsam grundfinanziert werden, können nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand erhalten.

<sup>4</sup> Technologiereifegrad = Technology Readiness Level (TRL); vgl. Definition [https://ec.europa.eu/research/participants/portal/doc/call/h2020/common/1617621-part\\_19\\_general\\_annexes\\_v.2.0\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/research/participants/portal/doc/call/h2020/common/1617621-part_19_general_annexes_v.2.0_en.pdf), S. 29

<sup>5</sup> Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter [https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy\\_formulare/download.php?datei=171](https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=171) entnommen werden.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

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

- Vorhaben lassen sich hinsichtlich der Themenstellung und der Forschungs- und Entwicklungsziele in den Rahmen des vorliegenden Programms einordnen.
- An der Förderung besteht ein erhebliches Bundesinteresse (§ 23 BHO), das ohne Zuwendung nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann.
- Vorhaben sind technologisch innovativ und mit einem signifikanten technischen und/oder wirtschaftlichen Risiko verbunden.
- Die Vorhaben dürfen noch nicht begonnen worden sein.

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

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

Bei den zu fördernden Vorhaben muss es sich um Verbundvorhaben handeln, an denen mindestens zwei Partner beteiligt sind, die arbeitsteilig und interdisziplinär eine Problemstellung bearbeiten. Im Rahmen der Verbundvorhaben werden relevante und technologisch aktuelle Themen der Forschung und Entwicklung aufgegriffen.

Durch die Verbundstruktur wird der breite Technologie- und Erkenntnistransfer besonders hervorgehoben. Die Federführung eines Konsortiums soll bei einem Partner der gewerblichen Wirtschaft mit nachvollziehbarem Verwertungsinteresse am Projektergebnis liegen. Grundsätzlich soll das Projektergebnis durch einen technischen Demonstrator dargestellt bzw. nachgewiesen werden.

Die Mittelstandsförderung hat in der vorliegenden Bekanntmachung eine besonders hohe Priorität. Es wird daher eine Beteiligung (direkt oder indirekt über Unteraufträge) von KMU an den gesamten Fördermitteln des Verbunds von mindestens 30 % angestrebt. Gewerbliche Unternehmen haben im Rahmen der Antragstellung eine Anreizwirkung der Förderung nachzuweisen.

Es gilt der Grundsatz, dass Forschung und Entwicklung durch Eigenleistungen der geförderten Partner erbracht werden. Bezogen auf den einzelnen Zuwendungsempfänger soll der Umfang aller Unteraufträge bzw. Fremdleistungen die Hälfte seiner eigenen Projektkosten nicht übersteigen.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche

Übereinkunft über bestimmte, vom BMWi vorgegebene Kriterien<sup>6</sup> nachgewiesen werden, in dem der Abschluss dieser Übereinkunft dem Projektträger angezeigt wird.

Zuwendungsempfänger müssen sich bereit erklären, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über ihre Forschungsergebnisse zu berichten und diese zur Diskussion zu stellen.

Antragsteller müssen sich im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie müssen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit in erster Linie eine EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis dieser Recherche ist im Förderantrag mitzuteilen.

## **5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**

### **5.1 Zuwendungsart**

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss (Projektförderung) in Form einer Anteils- oder Vollfinanzierung gewährt.

### **5.2 Bemessungsgrundlage, Förderquoten**

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel - je nach Anwendungsnähe des Vorhabens - bis zu 50% anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung von allen, nicht öffentlich finanzierten oder unternehmerisch tätigen Antragstellern – grundsätzlich mindestens 50% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.<sup>7</sup>

Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 AGVO. Die AGVO lässt für KMU differenzierte Aufschläge zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen können.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen, projektbezogenen Kosten).

Wenn Wissenschaftseinrichtungen im Verbund mitwirken, sollen diese möglichst im Unterauftrag von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft eingebunden werden. Sofern dennoch einem Antrag einer Hochschule oder außeruniversitären Forschungseinrichtung auf Zuwendung in Höhe von über 85 % der Bemessungsgrundlage stattgegeben wird, so gilt folgende Regelung:

Das 75 % der Bemessungsgrundlage übersteigende Fördervolumen wird auf alle gewerblichen Projektpartner entsprechend der Anteile an ihrer Gesamtförderung umgelegt und verringert entsprechend das eigene Fördervolumen.

Die Laufzeit der Verbundprojekte soll im Regelfall drei Jahre nicht überschreiten.

Das BMWi beabsichtigt - vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln - für diese Fördermaßnahme insgesamt bis zu 40 Mio. EURO Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

---

<sup>6</sup> Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt - Vordruck 0110 – entnommen werden. Dieses ist abrufbar unter [https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy\\_formulare/download.php?datei=170](https://foerderportal.bund.de/easy/module/easy_formulare/download.php?datei=170)

<sup>7</sup> siehe Förderrichtlinie; vgl. Fußnote 1

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98), die auch durch das BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

Bei den Zuwendungen kann es sich um Subventionen i.S.d. §1 Absatz 1 SubvG i.V.m. § 264 StGB handeln. Vor der Bewilligung der förmlichen Förderanträge (vgl. Ziff. 7.2.2 dieser Bekanntmachung) werden den Antragstellern daher ggfs. die subventionserheblichen Tatsachen gesondert mitgeteilt.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation auf Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zum volkswirtschaftlichen Beitrag des Projekts sowie zu weiteren, vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inkl. Zeithorizont enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

## **7. Verfahren**

### **7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen**

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi den folgenden Projektträger beauftragt:

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
 Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt)  
 Am Grauen Stein  
 51105 Köln

Ansprechpartner beim Projektträger sind für fachliche Belange

- Herr Jürgen Frenzel  
 Tel.: 0221/806-4155  
 Fax: 0221/806-3496  
 E-Mail: [Juergen.Frenzel@de.tuv.com](mailto:Juergen.Frenzel@de.tuv.com) und
- Herr Dr. Bernhard Koonen  
 Tel.: 0221/806-4149  
 Fax: 0221/806-3496  
 E-Mail: [Bernhard.Koonen@de.tuv.com](mailto:Bernhard.Koonen@de.tuv.com).

Ansprechpartner beim Projektträger ist für administrative Belange

- Herr Odin Rank  
Tel.: 0221/806-4159  
Fax: 0221/806-3496  
E-Mail: [Odin.Rank@de.tuv.com](mailto:Odin.Rank@de.tuv.com)

Hinweise zu Vordrucken, Förderanträgen, Merkblättern und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <http://www.tuvpt.de/index.php?id=foerderung00100000> abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur späteren Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem "easy-online" zu nutzen: <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>  
Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort "Bekanntmachung Leichtbau" im Betreff.

## 7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

### 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem PT MVt

**bis spätestens 15.03.2016**

Projektskizzen von maximal 13 Seiten (inkl. Deckblatt) in schriftlicher und elektronischer Form auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten sind die Skizzen vom vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den Projektpartnern vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen werden aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt.

Die Projektskizzen sind entsprechend folgender Gliederung aufzubauen:

#### Deckblatt (1-seitig)

- Stichwort, evtl. Akronym (max. 15 Zeichen)
- Langfassung der Projektbezeichnung (max. 250 Zeichen)  
Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
- Aufzählung der beteiligten Partner, Konsortium
- Kurzbeschreibung des Projektansatzes (max. 1200 Zeichen)
- Ggf. Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum / Firmenstempel / Unterschrift (Federführer)

#### Beschreibung der Projektidee (max. 12 Seiten!); mind. Schriftgröße 10pt

1. Problembeschreibung
  - Problemdarstellung und Bewertung
  - Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE-Programms
2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes
  - Praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation
  - Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten

- Potential des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem und Darstellung des Ausgangs- und des zu erreichenden Technologiereifegrads (Technology Readiness Level (TRL))
- Abschätzung der Kosten/Nutzen-Aspekte
- 3. Grobes Projektkonzept
  - Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
  - Beiträge der einzelnen Partner
- 4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes
  - Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
  - Einführungs- und Diffusionsstrategien
  - Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen
- 5. Eigenevaluation
  - Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
  - Quantifizierung der Vorhabenziele
  - Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
- 6. Potentiale der Kooperationspartner
  - Stellung des Federführers
  - Expertise der Partner (kurz), glaubhafte und nachvollziehbare Aussage zu KMU-Beteiligung (direkt, indirekt – angestrebt werden 30%)
- 7. Laufzeit und Finanzierungskonzept
- 8. Aufteilung auf die Partner
- 9. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

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

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik; Differenzierung zu anderweitigen Förderaktivitäten
- Erhöhung und Erreichung des Technologiereifegrads (TRL) der Kerninnovation
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Qualifikation der Antragsteller und KMU-Beteiligung
- Darstellung der mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen technischen oder wirtschaftlichen Risiken
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte (z.B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse).
- Anwendungsnahe Validierung sowie praktische Demonstration der Ergebnisse und Funktionalitätsnachweis
- Notwendigkeit der Zuwendung unter Berücksichtigung der Anreizwirkung
- Verwertungskonzept
- Plausibilität des Konzepts der Eigenevaluation.

Mit der Vorlage der Projektskizze erklären sich die Skizzeneinreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit ggf. auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden.

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projekt-skizze.

### **7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren**

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projekt-skizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag inklusive einer Vorhabenbeschreibung und der Beschreibung der Arbeitspakete vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern, stehen die Förderanträge im Wettbewerb zueinander. Unter Anwendung der oben genannten Kriterien erfolgt eine Prioritätensetzung, ggf. unter Einbeziehung externer Gutachter.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung, für den Nachweis und die Prüfung von deren Verwendung, für die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids sowie für die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 Bundeshaushaltsordnung sowie §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Förderbekanntmachung Abweichungen zugelassen sind.

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

### **8. Inkrafttreten**

Diese Förderbekanntmachung tritt mit dem Datum ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Berlin, den 9. Dezember 2015

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

im Auftrag

Ernst Stöckl-Pukall