

TAKE OFF

Das österreichische Forschungs- und Technologieprogramm für die Luftfahrt

Leitfaden für ein Vorhaben zur TAKE OFF
Ausschreibung 2010



Einreichstichtag: 8. Oktober 2010

Achtung eCall!
Anträge können NUR elektronisch unter
<https://ecall.ffg.at/> eingereicht werden! (siehe S. 26)

Datum: Wien, Juli 2010

Das Programm TAKE OFF ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und wird in dessen Auftrag von der Forschungsförderungsgesellschaft mbH abgewickelt.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung III/I 4 - Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, 1010 Wien

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste	5
1.1 Zielgruppen.....	5
1.2 Zeitplan.....	5
1.3 Budget.....	5
1.4 Überblick Themenbereiche und Projektarten	6
1.5 Überblick über die Projektarten/Projekttypen und Förderungen/Finanzierungen	7
2 Ausgangssituation und Ziele des Programms	8
2.1 Ausgangssituation.....	8
2.2 Ziele des Programms.....	9
2.3 Zielsetzung der Ausschreibung 2010	9
3 Gegenstand der Ausschreibung.....	9
3.1 Teilnahmeberechtigte.....	9
3.2 Themen.....	10
3.2.1 Allgemeine Luftfahrt (Geschäftsflugzeuge und Sportfliegerei)	11
3.2.2 Komplexe Flugzeugstrukturen und Bauteile, innovative Werkstoffe, Fertigungstechniken	11
3.2.3 Kabinenausstattungen (inkl. Infotainment).....	11
3.2.4 Ausrüstung, Fluggeräteelektronik/Avionik.....	12
3.2.5 Intelligente Fluggeräteeinfrastruktur, Bodentest- und Prüfgeräte	12
3.2.6 Flugzeug-Basissysteme	12
3.2.7 Triebwerke	12
3.2.8 Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungs-anwendungen (ATM- und Airport-Technik, luft- und landseitig).....	13
3.2.9 Optimale Finanzierungsinstrumente	14
3.3 Projektart und Förderung	15
3.3.1 Projektart: Stimulierung	15
3.3.1.1 Technische Durchführbarkeitsstudien.....	15
3.3.2 Projektart: Kooperatives Projekt	17
3.3.2.1 Industrielle Forschung	18
3.3.2.2 Experimentelle Entwicklung.....	18
3.3.3 Projektart: Begleitmaßnahmen	19
3.4 Anerkennbare Kosten	20
3.4.1 Anerkennbare Kosten für Projektart „Stimulierung/Technische Durchführbarkeitsstudien“ und „Kooperatives Projekt“	20
3.4.2 Anerkennbare Kosten für Projektart „Begleitmaßnahmen“.....	20
3.5 Verwertungsrechte.....	21
3.5.1 Stimulierung, Kooperative Projekte und Humanressourcen.....	21
3.5.2 Begleitmaßnahmen	21
3.6 Bewertungskriterien	22
3.7 Ergänzende Vorgaben und Hinweise	24
3.7.1 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	24
3.7.2 Angabe von weiteren geförderten Projekten.....	25
4 Ablauf	26
4.1 Einreichung und Beratung.....	26
4.1.1 Beizulegende Dokumente	26
4.1.2 Beratung	27
4.2 Auswahl der Projekte	28
4.2.1 Gremien	28
4.2.2 Auswahlverfahren.....	28
4.2.3 Entscheidungsverfahren.....	28
4.3 Vertragserrichtung	29
4.3.1 Empfehlungen und Auflagen	29
4.3.2 Fördervertrag bzw. Werkvertrag	29

4.3.3	Öffentliche Bekanntmachung	29
4.4	Berichtswesen.....	29
5	Kontakte	30

Das Wichtigste

Die Konzeption des Luftfahrtforschungsprogramms TAKE OFF zielt auf die Vernetzung der österreichischen Unternehmen im Bereich Luftfahrt untereinander und auf die Vernetzung dieser Unternehmen mit Forschungseinrichtungen um deren vorhandenen Kompetenzen zu stärken, und neue aufzubauen. Weitere TAKE OFF Ziele sind die Stärkung des Humankapitals sowie die Verbesserung der Markteintrittschancen für neue Technologien, Produkte und Prozesse im Luftfahrtbereich. Im Rahmen der TAKE OFF Ausschreibung 2010 werden **5 Millionen EURO** ausgeschrieben.

1.1 Zielgruppen

- a) Industrie- und Dienstleistungsunternehmen mit Unternehmensstandort oder Forschungsstätte in Österreich, sowie
- b) Forschungseinrichtungen, Forscher und Forscherinnen aus dem universitären und außeruniversitären Bereich, Fachhochschulen und Ausbildungseinrichtungen;
- c) Öffentliche und private Bedarfsträger in Zusammenarbeit mit a) und b);

die dem Sektor Luftfahrt zuordenbar sein müssen - d.h. fliegendes Material, Hard- und Software, Ausrüstungen für Fluggeräte, Herstellungsprozesse und Dienstleistungen für Hersteller, Operators und Infrastrukturbereiche - oder entsprechende Expertise aus einem anderen Marktbereich zum Aufbau neuer Kompetenzen für den Luftfahrtsektor mitbringen.

1.2 Zeitplan

- Einreichung der Projektarten Stimulierung, Kooperative F&E-Projekte und Begleitmaßnahmen von Dienstag, 6. Juli 2010, bis Freitag, 8. Oktober 2010, 12:00
- Jurysitzung 24./25. November 2010
- Mitteilung bzgl. des Förder-/Finanzierungsentscheids: Dezember 2010
- Erhalt der Förder-/Finanzierungsangebote und Vertragsverhandlung: Jänner 2010

1.3 Budget

Im Rahmen der TAKE OFF Ausschreibung 2010 werden **5 Millionen EURO** ausgeschrieben.

1.4 Überblick Themenbereiche und Projektarten

Thema	Stimulierung	Kooperative Projekte		Begleitmaßnahmen
	Techn. Durchführbarkeit	Industrielle Forschung	Experimentelle Entwicklung	Studien
Allgemeine Luftfahrt (Geschäftsflugzeuge und Sportfliegerei)	x	x	x	
Komplexe Flugzeugstrukturen und Bauteile, innovative Werkstoffe, Fertigungstechniken	x	x	x	
Kabinenausstattungen (inkl. Infotainment)	x	x	x	
Ausrüstung, Fluggeräteelektronik/Avionik	x	x	x	
Intelligente Fluggeräteeinfrastruktur, Bodentest- und Prüfgeräte	x	x	x	
Flugzeugbasissysteme	x	x	x	
Triebwerke	x	x	x	
Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungsanwendungen (ATM und Airport-Technik, luft- und landseitig)		x	x	x
Optimale Finanzierungsinstrumente				x

1.5 Überblick über die Projektarten/Projekttypen und Förderungen/Finanzierungen

Projektart	max. Laufzeit (Monaten)	Anzahl der Partner (inkl. Antragsteller)	max. Förderquote inkl. Kooperationsbonus bzw. Finanzierungsquote für Begleitmaßnahmen [%]				
			Einzel- personen	Forschungs- einrichtungen/ Universitäten	kleine Untern.	mittlere Untern.	große Untern.
Stimulierung							
Techn. Durchführbarkeit (im Vorfeld der ind. Forschung)	24	mind. 2	/	75	75	75	65
Techn. Durchführbarkeit (im Vorfeld der exp. Entwicklung)	24	mind. 2	/	50	50	50	40
Kooperative Projekte							
Industrielle Forschung	36	mind. 2	/	75 - 80	80	75	65
Experimintelle Entwicklung	36	mind. 2	/	50 - 60	60	50	40
Begleitmaßnahmen							
Studien	12	/	100				

2 Ausgangssituation und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Die Luftfahrt hat in Österreich über die vergangenen Jahre auf Grund des dynamischen Wachstums und Wandels innerhalb des Sektors einen immer höher werdenden Stellenwert erreicht. Die österreichische Luftfahrt(-zuliefer-)industrie agiert dabei in einem globalen Markt. So werden 75% des luftfahrtspezifischen Umsatzes außerhalb von Österreich, vorwiegend in Europa und Nordamerika lukriert. Dies erfordert eine hohe Flexibilität und Gewandtheit der in diesem Gebiet aktiven Unternehmen, eine gute internationale Vernetzung, sowie ein hochwertiges hochtechnologisches Produktangebot und hochflexible, aber stabile Finanzierungspläne.

Die Ergebnisse einer Studie¹, die im letzten Jahr die Marktteilnehmer in der österreichischen Luftfahrtindustrie erhoben hat, zeigt, dass entgegen bisher bekannter Zahlen in Österreich 241 Unternehmen in der Luftfahrttechnologie tätig sind. Hochgerechnet beschäftigen diese Unternehmen 8.675 LuftfahrtmitarbeiterInnen und erwirtschaften einen jährlichen Luftfahrtumsatz von rund 1.665 Mio. Euro. Der größte Teil der Unternehmen ist dabei erwartungsgemäß in den Marktsegmenten „Komplexe Flugzeugstrukturen und Bauteile, innovative Werkstoffe, Fertigungstechniken“, „Kabinenausstattung“ und „Ausrüstung und Fluggeräteelektronik“ tätig. Da 82 der 132 Unternehmen, die an der Befragung im Rahmen der Studie teilgenommen haben, Klein- und Mittelunternehmen sind, sieht man, dass TAKE OFF mit seinen max. zulässigen Förderquoten für KMUs im Rahmen der FTE-Richtlinien den Sektor maßgeschneidert unterstützt.

Auch der Sektor der Luftverkehrswirtschaft in Österreich hat sich in den letzten Jahren durch ein starkes Wachstum ausgezeichnet, das Transportaufkommen in der Luftfahrt in Österreich hat sich seit 1995 beinahe verdoppelt (96%). Auch dieser Sektor muss immer wieder neuen Herausforderungen begegnen wie z.B. der starken Abhängigkeit von der Wirtschaft oder Naturphänomenen wie Aschewolken.

Die Europäische Kommission erwartet weiterhin nach den vorläufigen Einbrüchen durch die Wirtschafts- und Finanzkrise für die nächsten 10 bis 15 Jahre eine Verdoppelung und innerhalb der nächsten 20 Jahre sogar eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens.

Um dieses Wachstum in Europa bewältigen zu können, muss zentralen Fragestellungen wie z.B. Umweltauswirkungen, Sicherheit, Kundenzufriedenheit, Erschwinglichkeit und Kapazitätserweiterungen des Lufttransportsystems mit einem europaweit harmonisierten und

¹ Berndorfer, J., Kurz A., Fuchs, S. (2010). Ö-LINK Österreichische Luftfahrtindustrie: Datenbank der Marktteilnehmer. Eine Studie finanziert im Rahmen der 6. Ausschreibung des Forschungs- und Technologieprogramms für die Luftfahrt TAKE OFF.

optimierten Luftverkehrsmanagement begegnet werden. Dafür bedarf es u. a. des Einsatzes neuer Technologien und innovativer operationeller Fortschritte, damit der Flugverkehr, die eingesetzten Fluggeräte, die Luftverkehrsmanagementsysteme und die Flughafentechnologien noch zeit- und kosteneffizienter, leistungsstärker, umweltschonender und leiser werden.

2.2 Ziele des Programms

Durch hohe Forschungs-, Technologie- und Kooperationskompetenz und durch Vernetzung und Know-how-Aufbau im industriellen, universitären und außeruniversitären Bereich soll die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft und Luftfahrtzulieferindustrie weiterhin verbessert werden. TAKE OFF unterstützt den Aufbau strategischer europäischer und internationaler Partnerschaften sowie die Erschließung neuer Märkte. Damit sollen langfristig die Umsätze des österreichischen Luftfahrtsektors gesteigert und High-Tech-Produktionen in Österreich abgesichert werden, die wiederum sichere und hoch qualifizierte Arbeitsplätze generieren.

2.3 Zielsetzung der Ausschreibung 2010

Unter Federführung des BMVIT wurde 2007 im Dialog mit VertreterInnen aus der Luftfahrtindustrie, Luftverkehrswirtschaft, Behörden, Interessensvertretungen, und aus verschiedenen Fördereinrichtungen erstmals eine Strategie für Forschung, Technologie und Innovation im Bereich Luftfahrt für Österreich erstellt. Das Strategiedokument ist abrufbar unter <http://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/luftfahrtstrategie.pdf>.

Die TAKE OFF Ausschreibung 2010 dient der Umsetzung eines spezifischen Teils der empfohlenen Maßnahmen aus dieser Strategie und will Anreize zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen in identifizierten Marktsegmenten setzen.

3 Gegenstand der Ausschreibung

3.1 Teilnahmeberechtigte

In Übereinstimmung mit den FTE-Richtlinien sind mögliche FörderwerberInnen:

- **Natürliche Personen**
- **Juristische Personen, z.B.**
 - Vereine (z.B. Forschungseinrichtungen)
 - Kapitalgesellschaften (z.B. KMU, Großunternehmen, Forschungseinrichtungen)
 - Personengesellschaften
 - Universitäten und Fachhochschulen ²

² Privatuniversitäten, die gemäß dem Bundesgesetz über die Akkreditierung von Bildungseinrichtungen als Privatuniversitäten (Universitäts-Akkreditierungsgesetz - UniAkkG),

- Selbstverwaltungskörper
- **Personengesellschaften des bürgerlichen Rechts und des Unternehmensrechts (UGB), wie insbesondere**
 - Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GesbR)
 - offene Gesellschaften (OG)
 - Kommanditgesellschaften (KG)

Von der Einreichung von Forschungsprojekten ausgeschlossen sind Personen und Institutionen, die mit der Abwicklung des Programms betraut sind. Die Teilnahme ausländischer Kooperationspartner ist ausdrücklich erwünscht. Ausländische Partner können jedoch nicht im Rahmen von TAKE OFF gefördert werden.

3.2 Themen

Allgemeines

Im Rahmen der TAKE OFF Ausschreibung 2010 sollen **vorrangig F&E-Projekte** gefördert werden, die Stärkefelder in einem der **folgenden Marktsegmente** aus- und aufbauen:

- Allgemeine Luftfahrt (Geschäftsflugzeuge und Sportfliegerei)
- Komplexe Flugzeugstrukturen und Bauteile, innovative Werkstoffe, Fertigungstechniken
- Kabinenausstattungen (inkl. Infotainment)
- Ausrüstung, Fluggeräteelektronik/Avionik
- Intelligente Fluggeräteelektronik, Bodentest- und Prüfgeräte
- Flugzeug-Basissysteme
- Triebwerke
- Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungsanwendungen (ATM und Airport-Technik, luft- und landseitig)

Neben innovativen F&E Projekten in den genannten Stärkefeldern werden auch **Studien** zu den Themen „Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungsanwendungen (ATM und Airport-Technik, luft- und landseitig)“ sowie „Optimale Finanzierungsinstrumente“ gesucht.

Die ausgeschriebenen Themen beziehen sich sowohl auf das Segment der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) inklusive Unbemannte Fluggeräte mit ziviler Nutzung als auch auf kommerziell genutzte Zivilflugzeuge.

Bei allen Projekten ist auf die entsprechende **Berücksichtigung / Einbindung von Zertifizierungserfordernissen** Bezug zu nehmen.

3.2.1 Allgemeine Luftfahrt (Geschäftsflugzeuge und Sportfliegerei)

Im Rahmen dieses thematischen Schwerpunkts werden die Sondierung innovativer Ideen und Konzepte sowie anspruchsvolle F&E-Vorhaben zu derzeit in Österreich noch nicht in Entwicklung bzw. Produktion befindlichen Fluggeräten auf Ebene des Gesamtflugzeugs unterstützt.

3.2.2 Komplexe Flugzeugstrukturen und Bauteile, innovative Werkstoffe, Fertigungstechniken

Gefördert werden technische Vorhaben für Bauteile, Komponenten, Subsysteme und Systeme für die Anwendung in den Primärstrukturen der Zelle (Rumpf, Flügel, Flügelkasten und Leitwerk). Die Ausschreibung bezieht sich sowohl auf Primärstrukturen aus metallischen Werkstoffen, als auch Verbundwerkstoffen und Laminaten, sowie auf fortschrittliche Technologieentwicklungen für die Anwendung intelligenter Materialien (z.B. Nanotechnologien, Structural Health Monitoring) am Flugzeug.

Gefördert werden Vorhaben zu neuen und verbesserten Werkstoffen, Werkstofflegierungen und Beschichtungstechniken mit primärem Anwendungspotential in der Luftfahrt, Vorhaben zu intelligentem Tooling, zu intelligenter Produktion und Montage mit hohem Automatisierungsgrad, sowie zu fortschrittlichen Produktionsmethoden entlang ganzer Produktionszyklen.

Das Ziel besteht in einer weiteren substantiellen Gewichts- und Lärmreduktion, Steigerung der Kosteneffizienz in der Herstellung und Wartung, einer wettbewerbsfähigen, stärker integrierten und umweltfreundlichen Zulieferkette, einer Reduktion der time-to-market und reduzierten Produktentwicklungskosten.

3.2.3 Kabinenausstattungen (inkl. Infotainment)

Gefördert werden fortschrittliche Technologieentwicklungen für Kabinenausstattungen (Inneneinrichtung, Inneneinrichtungskomponenten), Technologien für die on-board Kommunikation, Information und Unterhaltung, sowie für die verbesserte Kabinenumwelt hinsichtlich Temperatur, Druck, Luftfeuchtigkeit und Umluft, inklusive Steuerung.

Es werden Vorhaben gesucht, die sich entweder mit den Einzelkomponenten der Kabine, Modulare Bauweisen oder auch einem komplett neuartigem Gesamtkonzept einer Kabine beschäftigen.

Das Ziel besteht in der Verbesserung der Kabinenumwelt, einer erhöhten Passagierfreundlichkeit, einem deutlich reduzierten Energieverbrauch im Flugzeug, sowie einer substantiellen Gewichtsreduktion.

3.2.4 Ausrüstung, Fluggeräteelektronik/Avionik

Gefördert werden Technologieentwicklungen für die Avionik mit Ausrichtung auf die zukünftigen Erfordernisse von SESAR (Single European Sky ATM Research Programme), fortschrittliche Konzepte und Technologien hinsichtlich zunehmender Modularität und Integration von Avionik-Komponenten und –Systemen sowie Vorhaben mit Ausrichtung auf das „more-electric-aircraft“ bzw. das „all-electric-aircraft“. Gesucht werden zudem Vorhaben bzgl. neuer Enteisierungssysteme, innovativer Kabinen Interfaces sowie Technologien zur Gewichtsreduktion mechanischer und hydraulischer Systeme.

3.2.5 Intelligente Fluggeräteeinfrastruktur, Bodentest- und Prüfgeräte

Gefördert werden Vorhaben in Bezug auf eine kosteneffizientere Wartung, Instandsetzung und Überholung. Spezielles Augenmerk wird auf die Erhöhung der Lebensdauer und Wiederverwendbarkeit von Komponenten, auf Möglichkeiten der Selbstinspektion und auf die fortschrittliche Diagnose, wie beispielsweise die Ultraschallprüfung, gelegt. Weiters werden Vorhaben zum Bereich Datenanalyse, sowie zur Reduktion toxischer Chemikalien und des Rohstoffeinsatzes in der Wartung, Instandsetzung und Überholung gefördert.

Das Ziel besteht in einer kostengünstigeren, rascheren und umweltfreundlicheren Wartung.

3.2.6 Flugzeug-Basissysteme

Gefördert werden innovative Vorhaben mit Ausrichtung auf ein optimiertes Energiemanagement inklusive Anwendung der Brennstoffzelle sowie weiteren alternativen Kraftstoffsystemen im Fluggerät. Unter das Thema Flugzeug-Basissysteme fallen ebenfalls bspw. Vorhaben zu neuartigen Flugsteuerungs- und Regelsystemen, neuartige Modulare Bauweisen, Verkabelungs- und Bussystemen sowie fortschrittliche Klima- und Lüftungskonzepte.

3.2.7 Triebwerke

Gefördert werden Vorhaben mit Ausrichtung auf neuartige oder verbesserte Antriebssysteme. Dies können bspw. Vorhaben zur Verbesserung der thermischen Effizienz und der Antriebseffizienz, der Strömungsoptimierung in Hoch- und Niederdruckturbine, leichte Hochleistungswerkstoffe, Schichtsysteme, Brennkammertechnologien und Kühlsystemtechnologien, Technologien für die elektronische Triebwerkssteuerung und -regelung sowie fortschrittliche Technologieentwicklungen zur Reduktion von Triebwerkslärm sein. Vorhaben zu alternativen Antrieben und Treibstoffen (z.B. Flüssigwasserstoff, Bio-

Treibstoffen, Synthetische Treibstoffe) sind dann zulässig, wenn sich diese Aktivitäten mehrheitlich auf luftfahrtspezifische Anforderungen konzentrieren.

3.2.8 Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungsanwendungen (ATM- und Airport-Technik, luft- und landseitig)

Air Traffic Management

Gefördert werden kooperative Forschungsprojekte zu Themen des Luftverkehrsmanagements. Beispiele hierfür sind Kapazitäts- und Flusskontrolle, 4D-Trajektorien, Flughafen-Leitsysteme, aktive Satellitennavigation, Ablaufplaner, automatisierte Entscheidungsunterstützungssysteme, neue Managementsysteme für die Landebahn und zum Flughafen Rollverkehrsmanagement - ASMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) - sowie Methoden und Verfahren zur Unterstützung der Lotsen bei der Überwachung, Planung und Führung des an- und abfliegenden Luftverkehrs, sowie des Rollverkehrs auf dem Flughafen.

Gefördert werden fortschrittliche Technologieentwicklungen zum digitalen Datenaustausch und zur Sprachkommunikation hoher Bandbreite/Datenübertragungskapazität, sowie zum sicheren systemübergreifenden Datenaustausch. Gefördert wird die Modellierung und Analyse luftseitiger Verkehrssysteme von Flughäfen. Prioritär sind dabei Vorhaben zur Unterstützung oder Ergänzung der im Rahmen von SESAR definierten Schlüsseltechnologien mit besonderer Ausrichtung auf die spezifischen Erfordernisse in Österreich.

Das Ziel besteht in einer Erhöhung der Kapazität, Sicherheit, Kosteneffizienz, Flexibilität und Vorhersagbarkeit sowie einer Reduktion der Umweltbeeinträchtigung des österreichischen Lufttransportsystems.

Flughäfen

Gefördert werden kooperative Forschungsprojekte zur Optimierung der Abläufe und Verfahren am Flughafen. Darunter fallen bspw. Abfertigungsabläufe für Passagiere, Fracht und Post am Flughafen (inkl. Luft- und Landseite), Vorfeldorganisation (Apron), Optimierung des Prozesses der Wartung/Instandsetzung, intelligente Methoden zur Gepäckverfolgung, innovative Modellierung und Analyse der landseitigen Anbindung von Verkehrssystemen (inkl. Zubringerverkehr). Gefördert werden ausschließlich Projekte, die auf die spezifischen Anforderungen von Flughäfen ausgerichtet sind. Das Ziel besteht in einem optimierten Durchsatz von Passagieren und Fracht bei weiterer Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für die Flugpassagiere.

Um vorhandene Wissenslücken beheben und Detailmaßnahmen ableiten zu können, werden zu dem Themenschwerpunkt „Vernetzte Luftverkehrsinfrastruktur und Flugsicherungsanwendungen (ATM- und Airport-Technik, luft- und landseitig)“ in der aktuellen Ausschreibung ebenfalls strategische Studien ausgeschrieben. Diese sollen die Umsetzung der Luftfahrtstrategie unterstützen.

Die Studien werden als Leistungsauftrag (Forschungsaufträge, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG unterliegen) vergeben und im Allgemeinen zu 100% finanziert.

3.2.9 Optimale Finanzierungsinstrumente

Aufgrund der langen Entwicklungszeiten komplexer Flugzeugstrukturen und Bauteile spielt die Sicherung der langfristigen Finanzierung für die an der Herstellung beteiligten Unternehmen und Organisationen eine entscheidende Rolle.

In einer Studie sollen bestehende Finanzierungsinstrumente für Flugzeugbeschaffung und –herstellung weltweit analysiert, international vereinbarte Finanzierungsregeln (z.B. WTO) für die Luftfahrt zusammengestellt und daraus Maßnahmen für die Entwicklung von wettbewerbsfähigen Finanzierungsinstrumenten nach Risikoklassen entlang der Wertschöpfungskette bis einschließlich der Markteinführung entwickelt werden.

Die Studien werden als Leistungsauftrag (Forschungsaufträge, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG unterliegen) vergeben und im Allgemeinen zu 100% finanziert.

3.3 Projektart und Förderung

3.3.1 Projektart: Stimulierung

Stimulierungsprojekte können als vertrauensbildende Maßnahme zwischen Akteuren der Luftfahrtindustrie, sowie insbesondere zwischen wissenschaftlichen Institutionen und Unternehmen wahrgenommen werden, um den Grundstein für spätere umfangreiche Kooperationen zu legen. In diesem Sinne richtet sich die Projektart Stimulierung insbesondere auch an jene potentiellen Kooperationspartner, die nicht auf Erfahrungen aus früheren Kooperationen zurückgreifen können. Diese Projekte können somit u. a. auch als ein unterstützendes Instrument zur weiteren Erhöhung potentieller Kooperationsaktivitäten im Rahmen des TAKE OFF Programms angesehen werden.

3.3.1.1 Technische Durchführbarkeitsstudien

Technische Durchführbarkeitsstudien sind Studien zur Vorbereitung der industriellen Forschung oder der experimentellen Entwicklung. In diesem Projekttyp sind Vorhaben inkludiert, die zum Ziel haben, Forschung, Technologieentwicklung und Innovation im Sinn der TAKE OFF Programmziele zu stimulieren, zumeist in vorgelagerter Weise. Dazu zählen technische Durchführbarkeitsstudien, Machbarkeitsstudien (Feasibility Studies) und „Sondierungen“ (Bezeichnung für Projekte, auf die größere Projekte mit Forschungscharakter folgen können), mit deren Hilfe die Abklärung der Machbarkeit von besonders innovativen Ideen und Konzepten mit hohem Risiko und großem Potential für die wirtschaftliche Nutzung unterstützt wird. Im Mittelpunkt steht die – relativ - kurzfristige Auslotung von Entwicklungspfaden und –risiken zur Minimierung des Gesamtrisikos. Die Sinnhaftigkeit eines möglichen zukünftigen FTE-Vorhabens der industriellen Forschung/experimentellen Entwicklung soll frühzeitig abgeschätzt werden können.

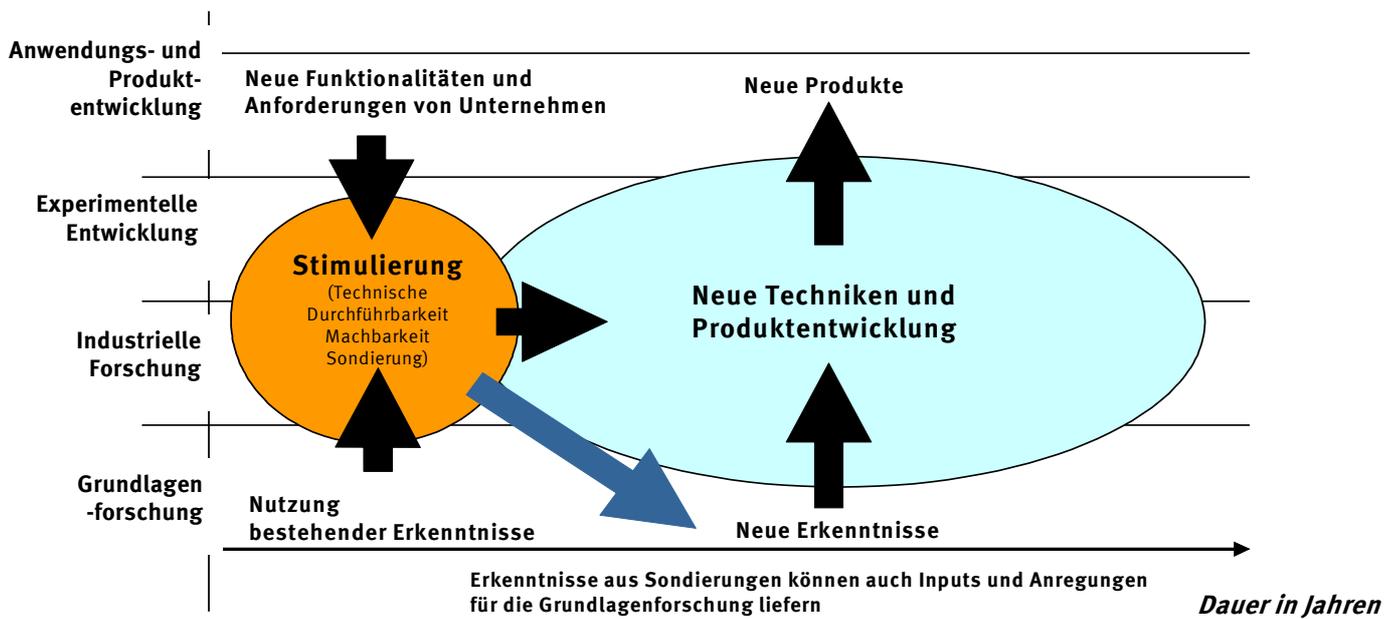


Abb 3: Der Innovationsprozess von der Sondierung zur Entwicklung neuer Produkte (Quelle: TEMAS Technologie Treuhand; adaptiert von FFG)

Maximale Förderquoten:

Technische Durchführbarkeitsstudien	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen	Forschungseinrichtungen
zur Vorbereitung der industriellen Forschung	75 %	75 %	65 %	75%
zur Vorbereitung der experimentellen Entwicklung	50%	50%	40%	50%

Grundregel für die Förderquote für Forschungseinrichtungen: die Förderquote entspricht dem über die anteiligen Projektkosten gewichteten Durchschnitt der Förderquoten der Unternehmenspartner, beträgt jedoch bei Technischen Durchführbarkeitsstudien zur Vorbereitung der industriellen Forschung mind. 75%, zur Vorbereitung der experimentellen Entwicklung 50%.

Für technische Durchführbarkeitsstudien besteht in dieser Ausschreibung eine Pflicht zur Kooperation.

3.3.2 Projektart: Kooperatives Projekt

In dieser Projektart sind Projekte mit F&E-Charakter inkludiert, bei denen die Kooperation gleichberechtigter Partner eine Ausschreibungsbedingung darstellt, unabhängig von der Anzahl (ein Konsortium muss aus mindestens 2 eigenständigen Partnern bestehen) und der Herkunft der Partner (In- oder Ausland). Der Abschluss eines entsprechenden Konsortial- oder Partnervertrages legt die Rechte und Pflichten der Partner fest und zeigt den kooperativen und gleichberechtigten Charakter auf.

Die kooperativen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben sind als nationales oder transnationales (mit internationalen Partnern) Kooperationsprojekt im Bereich der industriellen Forschung und der experimentellen Entwicklung möglich.

Einer der Partner hat im Antrag als projektverantwortlicher Förderungswerber (sog. Konsortialführer) aufzutreten. Vor Auszahlung der Startrate ist ein original unterzeichneter Konsortialvertrag vorzuweisen. Konsortien mit ausländischen Partnern sind explizit erwünscht. Ausländische Partner erhalten im Rahmen dieser Ausschreibung allerdings keine Förderung und müssen ihre Aufwendungen mittels Eigenfinanzierung, Fremdfinanzierung oder/und Förderung durch eine entsprechende Fördereinrichtung des betreffenden Staates abdecken.

Bedingungen für kooperative Projekte

A) Zusammenarbeit zwischen mindestens zwei Unternehmen

- Kein einzelnes Unternehmen darf mehr als 70 % der förderbaren Kosten bestreiten
- Das Vorhaben muss die Zusammenarbeit mit mindestens einem KMU beinhalten³ oder grenzüberschreitend sein
- Als Kooperation gilt dabei nur die Zusammenarbeit eigenständiger Unternehmen

B) Zusammenarbeit zwischen mindestens einem Unternehmen und einer Forschungseinrichtung

- Die Forschungseinrichtung trägt mindestens 10 % der förderbaren Kosten, jedoch nicht mehr als 80% (industrielle Forschung) bzw. 50% (experimentelle Entwicklung) der förderbaren Kosten
- Die Forschungseinrichtung hat das Recht, die Ergebnisse der Arbeiten zu veröffentlichen, soweit sie von der Einrichtung durchgeführt wurden

³ Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. (Definition der kleinen und mittleren Unternehmen gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S 36-41)
http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/index_de.htm

3.3.2.1 Industrielle Forschung

„Industrielle Forschung“ bezeichnet **planmäßiges Forschen oder kritisches Erforschen zur Gewinnung neuer Kenntnisse und Fertigkeiten** mit dem Ziel, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder zur Verwirklichung erheblicher Verbesserungen bei bestehenden Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen nutzen zu können. Hierzu zählt auch die Schöpfung von Teilen komplexer Systeme, die für die industrielle Forschung und insbesondere die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig sind, mit Ausnahme von Prototypen, die unter die Forschungskategorie „Experimentelle Entwicklung“ fallen.

Unter Erfüllung der unter 3.3.2. genannten Voraussetzungen sind für kooperative Projekte der industriellen Forschung folgende maximalen Förderquoten möglich:

Forschungskategorie	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen	Forschungseinrichtungen
Industrielle Forschung	80 %	75 %	65 %	75-80%

Grundregel für die Förderquote für Forschungseinrichtungen: die Förderquote entspricht dem über die anteiligen Projektkosten gewichteten Durchschnitt der Förderquoten der Unternehmenspartner, beträgt jedoch mindestens 75%.

3.3.2.2 Experimentelle Entwicklung

„Experimentelle Entwicklung“ bezeichnet den **Erwerb, die Kombination, die Formung und die Verwendung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten** zur Erarbeitung von Plänen und Vorkehrungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen. Dazu zählen auch beispielsweise andere Tätigkeiten zur Definition, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie auch die Erstellung von Entwürfen, Zeichnungen, Plänen und anderem Dokumentationsmaterial, soweit dieses nicht für gewerbliche Zwecke bestimmt ist.

Auch die Entwicklung von kommerziell nutzbaren Prototypen und Pilotprojekten ist eingeschlossen, wenn es sich beim Prototyp notwendigerweise um das kommerzielle Endprodukt handelt und seine Herstellung allein für Demonstrations- und Auswertungszwecke zu teuer wäre. Bei einer anschließenden kommerziellen Nutzung von Demonstrations- oder Pilotprojekten sind die daraus erzielten Einnahmen von den förderbaren Kosten abzuziehen.

Die experimentelle Produktion und Erprobung von Produkten, Verfahren und Dienstleistungen ist ebenfalls beihilfefähig, soweit sie nicht in industriellen Anwendungen

oder kommerziell genutzt oder für solche Zwecke umgewandelt werden können. Experimentelle Entwicklung umfasst keine routinemäßigen oder regelmäßigen Änderungen an Produkten, Produktionslinien, Produktionsverfahren, bestehenden Dienstleistungen oder anderen laufenden betrieblichen Prozessen, selbst wenn diese Änderungen Verbesserung darstellen sollten.

Unter Erfüllung der genannten Voraussetzungen sind für kooperative Projekte der experimentellen Entwicklung folgende maximalen Förderquoten möglich:

Forschungskategorie	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen	Forschungseinrichtungen
Experimentelle Entwicklung	60 %	50 %	40 %	50-60%

Grundregel für die Förderquote für Forschungseinrichtungen: die Förderquote entspricht dem über die anteiligen Projektkosten gewichteten Durchschnitt der Förderquoten der Unternehmenspartner, beträgt jedoch mindestens 50%.

3.3.3 Projektart: Begleitmaßnahmen

Im Rahmen der Begleitmaßnahmen werden Vorhaben finanziert, welche die TAKE OFF Programmziele unterstützen. Dies sind experimentelle oder theoretische Arbeiten, die in erster Linie dem Erwerb neuen Grundlagenwissens ohne erkennbare direkte praktische Anwendungsmöglichkeiten dienen.

In dieser Projektart können Studien eingereicht werden, deren Ergebnisse von öffentlichem Interesse sind und nicht direkt wirtschaftlich umgesetzt werden können. Dazu zählen generell allgemeine Untersuchungen zu langfristigen Perspektiven der Luftfahrtforschung sowie zu langfristigen weltweiten Trends in der Luftfahrttechnik und deren Bedeutung für Österreich, sowie Konzepte und strategische Grundlagen zur Identifizierung neuer Schwerpunkte, inklusive Foresight-Aktivitäten.

Die Studien sollen einen hohen volkswirtschaftlichen sowie technologie- und verkehrspolitischen Nutzen für Österreich und seine Luftfahrtindustrie und -forschung aufweisen und von allgemeinem öffentlichem Interesse sein. Die Studien werden als Leistungsauftrag (Forschungsaufträge, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG unterliegen) vergeben und im Allgemeinen zu 100% finanziert. Die Fördereinrichtung bzw. der Auftraggeber BMVIT besitzt das Nutzungs- und Vermarktungsrecht der Ergebnisse.

Als Bestandteil der Studien können Workshops organisiert werden, um die betreffenden Stakeholder/Zielgruppen zu einem gemeinsamen Meinungsaustausch zusammen bringen zu können.

Für den Projektartentyp Begleitmaßnahmen ist vor der Einreichung des Projektantrags ein Gespräch mit FFG / BMVIT zwecks Abstimmung der Inhalte, sowie ein Pre-proposal-check verpflichtend. Begleitmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem BMVIT durchzuführen.

3.4 Anerkennbare Kosten

Anerkannt werden können diejenigen förderbaren Kosten, welche nach Einreichung des Förderungs-/Finanzierungsansuchens entstanden sind, sofern der Projektstart nicht später angesetzt ist. Die Kosten werden ab dem Datum des Projektstarts (sofern dies nicht vor Einreichung des Ansuchens liegt), und bis zum offiziellen Projektende, welche im Antrag anzugeben sind, anerkannt.

Detailinformationen zu anerkehbaren Kosten entnehmen Sie bitte dem „Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten in Förderungsansuchen und Berichten“ (www.ffg.at/Kostenleitfaden). Die spezifischen Regelungen für die einzelnen Projektarten sind im Folgenden dargestellt.

3.4.1 Anerkennbare Kosten für Projektart „Stimulierung/Technische Durchführbarkeitsstudien“ und „Kooperatives Projekt“

Unbeschadet der Bestimmung gemäß Punkt 3.4. sind folgende Kosten förderbar:

- Personalkosten
- Gemeinkosten
- FTE-Investitionen/ Abschreibungen
- Sach- und Materialkosten
- Drittkosten

3.4.2 Anerkennbare Kosten für Projektart „Begleitmaßnahmen“

Die Studien werden als Leistungsauftrag (Forschungsaufträge, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG unterliegen) vergeben und im Allgemeinen zu 100% finanziert.

3.5 Verwertungsrechte

3.5.1 Stimulierung, Kooperative Projekte und Humanressourcen

Die Verwertungsrechte bei den Projektarten **Stimulierung** und **Kooperative Projekte** liegen beim Antragsteller. Im Fall einer Kooperation ist zusätzlich folgendes zu beachten:

- Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim antragstellenden Konsortium.
- Bei einer Förderzusage ist ein firmenmäßig gezeichneter Kooperationsvertrag vorzulegen, der die Zusammenarbeit und insbesondere auch die Verwertungsrechte (IPR) an den geförderten Projektergebnissen regelt.
- Im Falle der Zusammenarbeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen (Universitäten, außeruniversitäre Forschung, ...) liegen die Verwertungsrechte grundsätzlich bei allen Projektpartnern, d.h. auch die Forschungseinrichtungen haben Anspruch auf Verwertungsrechte (Nutzung, Lizenzgebühren, ...).
- Im Falle einer alleinigen kommerziellen Verwertung durch die Unternehmenspartner müssen die Unternehmen an die Forschungseinrichtungen ein marktübliches Entgelt im Sinne eines Erfinderlohns zahlen.
- Forschungseinrichtungen muss jedenfalls das Recht eingeräumt werden, die von der Einrichtung selbst durchgeführten Arbeiten zu veröffentlichen.

3.5.2 Begleitmaßnahmen

Der Auftraggeber BMVIT besitzt das Nutzungs- und Vermarktungsrecht der Ergebnisse.

3.6 Bewertungskriterien

	Stimulierung	Kooperatives Projekt	Begleitmaßnahmen
Technisch-wissenschaftliche Qualität	Innovationsgehalt, Additionalität; Entwicklungsrisiko; Qualität der Planung des Projekts (detaillierte und konkrete Arbeitspläne und Arbeitspakete zur Spezifizierung der Ziele, Inhalte/methodische Herangehensweise, Ressourceneinsatz sowie angestrebte Ergebnisse); Angemessenheit der geplanten Kosten im Allgemeinen und des Projektmanagements im Speziellen.		Invention/Innovationsgehalt; Vergleich zum Stand des Wissens; Interdisziplinarität; Qualität der Planung hinsichtlich Ziele und Arbeitsplan; Integration der Projektbeteiligten hinsichtlich Kompetenz und Kapazitäten; Angemessenheit und Nachvollziehbarkeit der Finanzierungsplanung; methodischer Ansatz; konkrete Formulierung der angestrebten Projektergebnisse; Angemessenheit der geplanten Kosten im Allgemeinen und des Projektmanagements im Speziellen
Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm	Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele (Verbesserung der Wettbewerbsposition, Vernetzung auf nationaler oder/und internationaler Ebene, die vorgesehene Kooperationsstrategie, die Verbreiterung der technologischen Basis, der Zugang zu relevanten Kunden und Lieferanten, Potential einer erfolgreichen Umsetzung und Mehrwert für die Systemintegration des nationalen Aeronautiksektors)		Ausmaß der Generierung von programmrelevantem Know-how; potentielle Verwertbarkeit des generierten Know-hows; potentieller Mehrwert für die Systemintegration des nationalen Aeronautiksektors
Eignung Förderungs- werberInnen/ Projektbeteiligter	Qualifikation des/der Antragsteller/s; wirtschaftlich-technologische Kompetenz und Managementfähigkeit- und -kapazitäten		Bewertung der wirtschaftlich-technologischen Kompetenz sowie der Managementfähigkeiten und -kapazitäten
Ökonomisches Potential und Verwertung	Kundenorientierung; Kundennutzen; mögliche Themenführerschaft; angestrebte Zielmärkte; Marktpotential; Verwertungsstrategie; Klarheit des Plans zur kommerziellen Verwertung; Wertschöpfung in Österreich; Potential für weitere Kooperationen; regionalwirtschaftliche Aspekte; Wirkungen des Projekts in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und Lärm; Schaffung neuer Arbeitsplätze; positive Wirkungen auf Arbeitszufriedenheit der MitarbeiterInnen		Beitrag zur Identifizierung neuer Schwerpunktsetzungen, die auf langfristigen Perspektiven der Luftfahrtforschung und langfristigen weltweiten Trends in der Luftfahrttechnik aufbauen und von besonderer Bedeutung für Österreich sind; Potential zur Ableitung konkreter technologischer Strategien und Maßnahmen

TAKE OFF - SCORECARD

Zur Erhebung und Überprüfung des Beitrags des eingereichten Vorhabens zu den Programmzielen ist im Rahmen des Projektantrags das Potenzial bzw. der zu erwartende Beitrag des Projekts zur Erreichung folgender Ziele zu quantifizieren:

Reduktion des wahrgenommenen Lärms

Reduktion von CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer

Reduktion von NO_x Emissionen

Reduktion der Luftfahrzeugunfallsrate

Im Projekt sind dazu entsprechende Zielvorgaben zu formulieren, die mit einem Selbstevaluierungskonzept zu überprüfen sind. Die erhofften Projektwirkungen sind gemäß ihrer Fristigkeit (kurz-, mittel-, langfristig) zu differenzieren (siehe Antragsformulare).

3.7 Ergänzende Vorgaben und Hinweise

3.7.1 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Zur Anwendung kommen die Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung (FTE-Richtlinien) gemäß §11, Z1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) und des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vom 30.11.2007 (GZ BMWA-97.005/0002-C1/9/2007).

Die förderbaren Vorhaben basieren gemäß den Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung- und Technologieentwicklung („FTE-Richtlinien“) auf dem **Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen**, (ABl. C 323/1 vom 30.12.2006) oder folgenden **Freistellungs-Verordnungen**:

- Verordnung (EG) Nr. 800/2008 Artikel 38/39 der Kommission, vom 06. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (Gruppenfreistellungsverordnung) auf **Ausbildungsbeihilfen**.
- Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „**De-minimis**“- **Beihilfen**“ (Amtsblatt Nr. L 1998/2006).
- Bezüglich der **Unternehmensgröße** ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 1.1.2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, (ABl. L 124 vom 20.5.2003 S 36-41)).

Begleitmaßnahmen werden im Sinne von Forschungsaufträgen, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 Bundesvergabegesetzes 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 („BVergG“) entsprechen, beauftragt.

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Weiters basiert der Leitfaden auf dem im Einvernehmen mit dem BMF erarbeiteten **Programmdokument „TAKE OFF“**.

3.7.2 Angabe von weiteren geförderten Projekten

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben sind im Zuge der Antragstellung von den FörderungswerberInnen der Förderungseinrichtung bestehende ähnliche Vorhaben, bzw. über eventuelle zusätzliche Förderungen für das gegenständliche Vorhaben bekannt zu geben. Da Doppelförderungen nicht zulässig sind, erfolgt in solchen Fällen eine Koordination mit der jeweils zuständigen anderen Förderungseinrichtung zur Klärung der Beziehung der Projekte zueinander und Festlegung der zulässigen Förderungshöhe. Wurde ein Vorhaben durch mehrere Förderungseinrichtungen gefördert, erfolgt im Zuge der Prüfung des Endverwendungsnachweises die Berechnung des Barwerts basierend auf den von den jeweiligen Förderungseinrichtungen tatsächlich anerkannten Kosten. Die Förderungseinrichtung mit dem größten Barwertanteil prüft dabei die Einhaltung der zulässigen Höchstgrenzen. Im Falle deren Überschreitung ist die anteilige Kürzung in Koordination mit den jeweiligen Förderungseinrichtungen vorzunehmen.

Die Angabe von weiteren geförderten Projekten unterstützt andererseits insbesondere die Einschätzung der Kompetenz der Antragsteller durch die JurorInnen und ist aus diesem Grund grundsätzlich zu empfehlen.

4 Ablauf

4.1 Einreichung und Beratung

Der gegenständliche Leitfaden ist die Grundlage für die Einreichung von Projektanträgen für diese Ausschreibung. Der Leitfaden und die Antragsformulare als Musterexemplare sind als Download unter <http://www.ffg.at/content.php?cid=695> verfügbar.

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch unter folgender Webadresse möglich: <https://ecall.ffg.at/>. Bitte wenden Sie sich bei Fragen zum eCall jederzeit an die angegebenen Kontaktpersonen! Eine detaillierte Anleitung zum eCall finden Sie unter: <https://ecall.ffg.at/Cockpit/Help.aspx>

Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung betrauten Stellen zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen – inkl. JurorInnen - sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

Einreichfrist

Die Einreichfrist via eCall endet am 8. Oktober 2010, 12:00 Uhr.

Die Nachreichung einer **firmenmäßig gezeichneten Ausfertigung** des online eingereichten **Förderungsansuchens** ist **nicht erforderlich**.

Unabhängig davon, ob Förderungsansuchen im Namen von Gesamthand- oder Personengesellschaften, natürlichen oder juristischen Personen eingereicht werden, hat die Antragstellung nur durch den/die FörderungswerberIn selbst, oder aber durch ausreichend vertretungsbefugte Personen zu erfolgen. Dieses Vertretungsbefugnis ist der FFG auf Nachfrage jederzeit nachzuweisen. Kann das Vorliegen einer ausreichenden Vertretungsbefugnis bei Antragstellung nicht nachgewiesen werden, behält sich die FFG das Recht vor, betroffene Förderungsansuchen aus formalen Gründen abzulehnen.

4.1.1 Beizulegende Dokumente

Dem elektronischen Antrag sind folgende Dokumente bzw. Informationen über die eCall Upload-Funktion anzuschließen:

- Antragsformular Teil A und B
- Eine Kopie des **Firmenbuchauszugs** (nur bei neuen Firmen oder nach Änderungen) sowie die **Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten 3 Geschäftsjahre**

- Im Falle der Überschreitung der Gemeinkostengrenzen (20%) ein entsprechender Nachweis
- CV aller wissenschaftlichen MitarbeiterInnen
- Formale Kriterien
- Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Förderungseinrichtung auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Darüber hinaus nimmt die Förderungseinrichtung eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der beteiligten Unternehmen vor. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Industriepartner ist im Hinblick auf die zweckgemäße Verwendung der zur Verfügung gestellten Mittel von großer Bedeutung. Die Förderung/ Finanzierung unmittelbar insolvenzgefährdeter Unternehmen ist nicht möglich. Für alle Projektarten sind die vorgesehenen TAKE OFF Einreichformulare zu verwenden.

Nachbessern: Das Ändern oder Ergänzen bereits eingebrachter Projektanträge nach der Abgabefrist ist unzulässig.

4.1.2 Beratung

Zentrale Aufgabe des Programm-Managements (FFG) ist die Bekanntmachung der Ausschreibung sowie die Beratung potenzieller EinreicherInnen. Die Beratung wird ggf. in enger Kooperation mit den Basisprogrammen der FFG geführt um Projektvorhaben dem richtigen Programm/der richtigen Ausschreibung zuzuordnen.

Das Beratungsangebot umfasst folgende Leistungen:

- a) **Erläuterung des Leitfadens und der Einreichformulare:** im Falle von Unklarheiten stehen Ihnen die Mitarbeiter des Programmmanagements für eine Abklärung zur Verfügung
- b) **Erläuterung des eCall-Systems:** es können telefonisch Auskünfte und Anleitungen eingeholt werden, oder aber auch vor Ort in der FFG entsprechende Beratungen in Anspruch genommen werden.
- c) **Abklärung Themenfindung:** im Falle offener Fragen betreffend die inhaltliche Schwerpunktsetzung und thematische Ausrichtung Ihres Projekts steht Ihnen das Programmmanagement gerne zur Verfügung.
- d) **Partnersuche:** das Programmmanagement unterstützt im Rahmen der Möglichkeiten eine allfällige Partnersuche im In- oder Ausland (Nennung potentieller Kooperationspartner im gesuchten Themenfeld).
- e) **„Pre-Proposal-Check“:** es wird geraten, zur Qualitätssicherung des Antrags einen „Pre-Proposal-Check“ in Anspruch zu nehmen. Dabei werden die Projektanträge durch das Programm-Management auf Erfüllung der formalen Kriterien überprüft und die Ergebnisse an die Antragsteller vertraulich rückgemeldet. Anträge dazu sind **bis spätestens 2 Wochen vor Einreichschluss** an die FFG (Kontakt) zu übermitteln, dieser Check ist ein kostenloses Service im Rahmen des Programms. **Für die**

Projektart Begleitmaßnahmen sind ein Pre-Proposal-Check sowie ein Beratungsgespräch verpflichtend.

Die angeführten Beratungsangebote können telefonisch über die **Einreichhotline** (+43 [0] 57755 5062, Montag bis Donnerstag von 9:00-17:00, Freitag 9:00-15:00), per **E-Mail** über takeoff@ffg.at oder im Rahmen eines **persönlichen Beratungsgesprächs** in Anspruch genommen werden (individuelle Terminvereinbarungen unter der Einreichhotline +43 [0] 57755 5062).

4.2 Auswahl der Projekte

4.2.1 Gremien

Die eigentliche fachliche Jurierung erfolgt durch externe nationale und internationale ExpertInnen. Die Forschungsvorhaben werden durch internationale GutachterInnen bewertet die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit auf deren Unbefangenheit geprüft und zur Vertraulichkeit verpflichtet werden. Begleitmaßnahmen kleineren Umfangs können eine vereinfachte Jurierung durch die Förderungseinrichtung in Abstimmung mit dem BMVIT durchlaufen.

4.2.2 Auswahlverfahren

Die einzelnen Expertengutachten werden im Rahmen einer abschließenden Jurysitzung unter Anwesenheit dieser ExpertInnen kombiniert und zu einer endgültigen Reihung der Projektanträge hinsichtlich ihrer Förderungswürdigkeit verdichtet. Bei der Zusammensetzung des Bewertungsgremiums werden eben angeführte Expertisen angestrebt. Ergebnis des Auswahlverfahrens ist eine Förder-/Finanzierungsempfehlung inklusive allfälliger Auflagen und Bedingungen an den/die zuständige BundesministerIn für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Auswahl der eingereichten Ansuchen für die Gewährung der Förderung erfolgt im Wettbewerb mit den anderen jeweils eingereichten Ansuchen.

4.2.3 Entscheidungsverfahren

Die Förder-/Finanzierungsentscheidung obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und wird auf Grundlage der Empfehlung des Bewertungsgremiums einschließlich allfälliger Auflagen und/oder Bedingungen getroffen. Die zur Programmabwicklung beauftragte Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft, Bereich Thematische Programme, informiert anschließend die Antragsteller schriftlich über die Förder-/Finanzierungsentscheidung. Im Falle der Ablehnung werden dafür maßgebliche Gründe mitgeteilt.

4.3 Vertragserrichtung

4.3.1 Empfehlungen und Auflagen

Im Rahmen der Jurierung kann es zu Empfehlungen im Sinne von Ratschlägen und zu verbindlichen Auflagen durch die JurorInnen kommen, welche bei der Vertragsverhandlung bzw. der Vertragserstellung Berücksichtigung finden. Verbindliche Auflagen werden in den Fördervertrag bzw. den Werkvertrag (nach dem Ausnahmetatbestand §10 Z 13 BVergG) aufgenommen.

4.3.2 Fördervertrag bzw. Werkvertrag

Für die förderungs-/finanzierungswürdigen Projektanträge wird zwischen der Förderungs-/FinanzierungsnehmerIn und der Förderungs-/Finanzierungseinrichtung ein entsprechender Fördervertrag bzw. Werkvertrag (nach dem Ausnahmetatbestand §10 Z 13 BVergG) im Namen und auf Rechnung des Bundes geschlossen. Dazu lädt die FFG zu Vertragsverhandlungen ein. Nach Abklärung offener Fragen erhalten die AntragstellerInnen dieser Vorhaben von der FFG ein zeitlich befristetes Förder-/Finanzierungsangebot. Die Vertragsverhandlungen sind für Jänner 2010 geplant.

4.3.3 Öffentliche Bekanntmachung

Die zur Förderung bzw. Finanzierung vorgeschlagenen Projekte werden (unter Einhaltung etwaiger Vertraulichkeitserfordernisse) auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt gemacht bzw. im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt.

4.4 Berichtswesen

Das Berichtswesen sowie die Sichtbarkeit/Öffentlichkeitsarbeit der geförderten/finanzierten Projekte haben entsprechend dem Leitfaden für Berichtslegung und Öffentlichkeitsarbeit zu erfolgen. Dieser ist öffentlich zugänglich unter: <http://www.ffg.at/content.php?cid=695>.

5 Kontakte

<p>Programmmanagement TAKE OFF FFG- Forschungsförderungsgesellschaft mbH Sensengasse 1 1090 Wien Internet: http://www.ffg.at</p> <p>Einreichhotline: +43 (0) 57755 5062</p> <p>Kontaktperson: DI (FH) Vera Ellegast Sensengasse 1, A-1090 Wien Telefon: +43 (0) 57755 5062 Fax: +43 (0) 57755 95060 E-Mail: vera.ellegast@ffg.at</p> <p>Weitere Kontaktpersonen:</p> <table><tr><td>Mag. Christian Barnet Tel.: +43 (0) 57755 5061 E-Mail: christian.barnet@ffg.at</td><td>BSc Daniel Jokovic Tel.: +43 (0) 57755 5063 E-Mail: daniel.jokovic@ffg.at</td></tr></table>	Mag. Christian Barnet Tel.: +43 (0) 57755 5061 E-Mail: christian.barnet@ffg.at	BSc Daniel Jokovic Tel.: +43 (0) 57755 5063 E-Mail: daniel.jokovic@ffg.at	
Mag. Christian Barnet Tel.: +43 (0) 57755 5061 E-Mail: christian.barnet@ffg.at	BSc Daniel Jokovic Tel.: +43 (0) 57755 5063 E-Mail: daniel.jokovic@ffg.at		
<p>Programmverantwortung TAKE OFF Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Radetzkystraße 2, A-1010 Wien Internet: http://www.bmvit.gv.at</p> <p>Kontaktperson: Mag. Elisabeth Huchler Renngasse 5, A-1010 Wien Telefon: +43 1 711 62 - 65 3102 Fax: +43 1 711 62 – 65 2230 E-Mail: elisabeth.huchler@bmvit.gv.at</p> <p>Weitere Kontaktperson:</p> <p>DI (FH) Sarah Krautsack Tel.: +43 1 711 62 – 65 3211 E-Mail: sarah.krautsack@bmvit.gv.at</p>	 <p>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p>		

Allgemeine Informationen und AnsprechpartnerInnen zu bisher im Rahmen von TAKE OFF geförderten Projekten finden Sie unter: www.takeoff.or.at.