

Bekanntmachungen

■ **Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie**
**Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**
**Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**
**Bundesministerium
für Bildung und Forschung**

Bekanntmachung Richtlinien zur Förderung von Forschung und Entwicklung „Schaufenster Elektromobilität“

Vom 13. Oktober 2011

Ziel des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität von August 2009 ist es, Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln und bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren zu lassen. Anlässlich der Konstituierung der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) am 3. Mai 2010 in Berlin ist dieses Ziel in der Gemeinsamen Erklärung von Bundesregierung und deutscher Industrie, ergänzt um die Entwicklung Deutschlands zum Leitanbieter für Elektromobilität, bestätigt worden. Um diese Ziele zu erreichen, müssen Politik und Wirtschaft Entscheidungen treffen, die die Forschung und Entwicklung unterstützen, die der Marktvorbereitung und der Markteinführung dienen, die Markteintrittsbarrieren beseitigen und Planungssicherheit für alle Beteiligten schaffen.

Die in der NPE auf Einladung der Bundesregierung versammelten Experten aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft haben hierzu seit Mai 2010 fachspezifische Vorschläge erarbeitet und im Zwischenbericht von November 2010 und im Zweiten Bericht von Mai 2011 Handlungsempfehlungen formuliert und konkretisiert, mit denen diese Ziele erreicht werden können.

Als einen geeigneten Baustein für die erfolgreiche Einführung der Elektromobilität in Deutschland hat die NPE der Politik empfohlen, in der kommenden Phase des Marktaufbaus basierend auf den Erkenntnissen der etablierten Modellregionen und -projekte der Bundesregierung im Bereich Elektromobilität so schnell wie möglich wenige, große, konzentrierte und aussagekräftige „Schaufenster“ aufzubauen. Die Bundesregierung möchte basierend auf den Empfehlungen der NPE mit dem Aufbau von regionalen Schaufenstern in Deutschland ein neues innovatives Instrument etablieren, mit dem Kräfte, Wissen und Erfahrungen systemübergreifend gebündelt und elektromobile Aktivitäten konzentriert werden.

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Um die Entwicklung der Elektromobilität zu unterstützen, setzt die Bundesregierung auf ein breites Maßnahmenbündel. Neben den bewährten FuE*-Maßnahmen der Bundesministerien werden regionale Schaufenster aufgebaut.

Ziel ist es, der innovativen Elektromobilitätstechnologie in Deutschland branchenübergreifend und -verknüpfend in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Bundesländern Schaufenster zu bieten. Die deutsche Technologiekompetenz soll in etwa drei bis fünf Großprojekten demonstriert werden, damit die Öffentlichkeit Elektromobilität erleben bzw. buchstäblich „erfahren“ kann. Vor allem die Offenheit neuen Technologien gegenüber soll in diesen Schaufenstern aktiv gestützt werden. Durch die erfolgreiche und sichtbare Demonstration sollen Impulse für die internationale Nachfrage generiert werden, was auch den Leitaniertgedanken fördert. In den Schaufenstern können außerdem Mobilitätskonzepte sowie ordnungspolitische Rahmenbedingungen erprobt werden.

In den Schaufenstern werden die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen aus den im Rahmen des Konjunkturpaketes II der Bundesregierung initiierten Programmen zur Förderung der Elektromobilität (Modellregionen und -projekte), die Ende 2011 auslaufen, weiterentwickelt.

Länder, Städte und Gemeinden, Landkreise, Bezirke und regionale Kooperationen aus Deutschland – im Folgenden zusammenfassend als Gebiete bezeichnet – sind hiermit aufgefordert, gemeinsam mit Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft ihr Interesse zum Aufbau von Schaufenstern zu zeigen. Dies kann z. B. durch die Überführung von Projektbestandteilen etablierter Modellregionen und -projekte in Schaufenster geschehen, aber auch durch neue elektromobile Konzeptionen und Lösungsansätze im Kontext der Alltagstauglichkeit der Elektromobilität und im Sinne eines systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatzes.

Diese Förderrichtlinien sollen zu einem innovativen Wettstreit zwischen den etablierten Modellregionen und -projekten, aber auch im Verhältnis zu Gebieten, die Elektromobilitätsmaßnahmen bzw. -konzepte außerhalb der bestehenden Modellregionen und -projekte betreiben oder solche Maßnahmen und Konzepte planen, anregen.

1.2 Rechtsgrundlage

Vorhaben können nach Maßgabe dieser Richtlinien, der BMWi- und BMBF-Standardrichtlinien für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Verwaltungsvorschriften (VV) zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Die Bundesregierung fördert auf Grundlage dieser Förderrichtlinien Projekte, die geeignet sind, die mit dem Schaufensterprogramm Elektromobilität bezweckten Ziele zu erreichen.

In den Schaufenstern Elektromobilität sollen zum einen die Leitanbieter-Technologien international zur Schau gestellt werden, zum anderen soll der Leitmarkt im Schaufenster seine erste Ausprägung finden, d. h. das System Elektromobilität soll für potentielle Kunden und die breite Öffentlichkeit in Deutschland erfahrbar gemacht werden. In den Schaufenstern bündelt sich das Engagement von Industrie, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und öffentlicher Hand zur Einführung und Etablierung der Elektromobilität in Deutschland. An die aufzubauenden Schaufenster werden grundlegende Erwartungen geknüpft: Es sollen innovative Technologien eingesetzt, das Zusammenspiel der Teilsysteme des Gesamtsystems Elektromobilität (Dreiklang: Energiesystem – Elektrofahrzeug – Verkehrssystem) untersucht, offene Fragestellungen (z. B. zu Kundenerwartungen, Infrastrukturanforderungen, Umwelt- und Klimawirkungen) adressiert und tragfähige Geschäfts- und Mobilitätsmodelle als Grundklänge für den Gesamtmarkt (weiter-) entwickelt und etabliert werden. In den Schaufenstern sollen insbesondere auch innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen Rahmenbedingungen und besondere ordnungsrechtliche Maßnahmen z. B. durch Experimentierklauseln – vor dem im Rahmen der NPE anvisierten Markthochlauf – erprobt werden.

Die Schaufenster sollen in ihrer Gesamtheit eine Vielfalt von Merkmalen abbilden: Zum einen durch die Einbindung spezifischer Projekt-Bausteine, die im Sinne von Alleinstellungsmerkmalen das besondere Profil des jeweiligen Schaufensters herausstellen, zum anderen mit Blick auf ihre räumlichen Strukturen (z. B. hinsichtlich Größe, Topografie, Lage in Deutschland) und Verkehrssituationen (z. B. Verkehrswege und -infrastruktur, Fahrzeugtypen).

2.1 Um die mit dem Schaufensterprogramm bezweckten Ziele zu erreichen, sind die „Schaufenster Elektromobilität“ durch zwei wesentliche Merkmale gekennzeichnet, die in jeder Projektskizze zwingend erfüllt sein müssen:

2.1.1 Verfolgung und Sicherstellung des systemischen Ansatzes
Schaufenster mit dem Fokus auf der Anwendung marktreifer Innovationen müssen in einem gesamtsystemischen Ansatz, d. h. systemübergreifend gestaltet werden, um den Stärken der deutschen Industrie international Geltung zu verschaffen. Sie müssen daher kumulativ einen Bezug haben zu den drei Bereichen: Energiesystem, Elektrofahrzeug und Verkehrssystem sowie zu

deren Schnittstellen. Der bloße Einsatz von Elektrofahrzeugen reicht nicht. Da das Schaufensterkonzept auf einem ganzheitlichen und systemischen Ansatz basiert, ist die systemische Integration der einzelnen Projekt- oder Systembestandteile maßgeblich. Die rein additive Einbringung ist nicht ausreichend.

2.1.2 Ausgestaltung der Schaufenster in kritischer Größe

Die Schaufenster müssen so gestaltet werden, dass Rückschlüsse auf die Massentauglichkeit der angewendeten Elektromobilitätslösungen gezogen werden können. Maßgeblich ist dabei, dass die Schaufenster durch die Anzahl der eingesetzten Elektroautos und auch Elektro-Zweiräder – sowohl absolut als auch im Verhältnis zu der Zahl der potentiellen Nutzer in dem Gebiet insgesamt – und der zur Verfügung gestellten Ladeinfrastruktur aussagekräftig für einen Alltagsbetrieb der Elektromobilität sind. Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge und Infrastrukturkomponenten muss einen repräsentativen Aufschluss über die Bewährung der Technologie geben. Es ist daher notwendig, in einem überschaubaren, klar abgegrenzten räumlichen Bereich eine hohe Dichte zu realisieren, um gleichzeitig eine entsprechende Sichtbarkeit zu gewährleisten. Das Kriterium der Dichte bedeutet auch, dass Schaufenster, die besonders weitflächige Gebiete umfassen, eine dieser weiten territorialen Größe entsprechend hohe Anzahl von Elektrofahrzeugen aufweisen müssen. Gleiches gilt für Gebiete, die bereits heute eine hohe Dichte an konventionellen Fahrzeugen aufweisen.

2.2 Darüber hinaus sind der Bundesregierung nachfolgend aufgeführte Merkmale wichtig, die einerseits in ihrer gesamten Vielfalt in der Summe der Schaufenster abgebildet sein sollen, andererseits aber auch der inhaltlichen Schwerpunktsetzung und der Profilbildung der Schaufenster dienen können:

2.2.1 Allianzbildungen und Kooperationen

Zwischen den Projektpartnern sollen Kooperationen gebildet werden, die möglichst die gesamte Wertschöpfungskette und die Alltagsanwendung unter Einbindung der Wissenschaft der Mobilität abbilden. Darüber hinaus können auch weitere Beteiligte, die nicht unmittelbar Partner des Verbundprojektes sind, in die Kooperation einbezogen werden. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sollen im besonderen Maße in die Schaufenster einbezogen werden.

2.2.2 Geschlossenes System

Jedes Schaufenster soll ein in sich geschlossenes System mit klaren räumlichen Grenzen darstellen. Innerhalb dieser Grenzen können Rahmenbedingungen und besondere ordnungsrechtliche Maßnahmen erprobt werden, z. B. durch Experimentierklauseln, sowie Erkenntnisse gesammelt werden, z. B. zum Nutzerverhalten, zur Ermittlung der Kundenwünsche, zum Zusammenspiel der verschiedenen Technologien im Alltag sowie zur Demonstration der Technologie-, Dienstleistungs- und Interaktionskompetenz der deutschen Wirtschaft.

2.2.3 Einbindung einer großen Öffentlichkeit

In den Schaufenstern soll eine große Öffentlichkeit in einem Maße beteiligt werden, das über die bisherigen Modellregionen und -projekte hinausgeht: Die Öffentlichkeit soll Elektromobilität im großmaßstäblichen Projekt erleben können. Die damit verfolgten Ziele sind: Neugierde wecken, kennenlernen der neuen Technologie, Vertrauen und Akzeptanz schaffen. Öffentlichkeitsarbeit ist somit ein wesentlicher Teil der „Schaufenster“.

2.2.4 Erprobung neuer Technologien und deren Produktionstechniken, Wissensmanagement

Durch einen Austausch von Erfahrungen und projektbezogenen Informationen zwischen Schaufenstern und anderen Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen – vor allem in die noch zu benennenden Leuchtturmprojekte und zurück – soll gewährleistet werden, dass die Erkenntnisse aus der Praxiserprobung wieder in die Entwicklung einfließen und so die Grundlagen für eine innovative Weiterentwicklung der Produkte und Produktionstechnologien schaffen.

Die Einbindung von bzw. der systematische Austausch mit Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen sollen somit ein Schaufensterbaustein sein, um z. B. die zügige Markteinführung neuer Technologien zu gewährleisten. Die Nutzbarkeit von Ergebnissen aus den Forschungsaktivitäten soll daher im Rahmen der Schaufenster praxisorientiert erprobt und demonstriert werden. Umgekehrt sollen Erkenntnisse aus der Erprobung und Demonstration von Elektromobilität im Rahmen der Schaufenster in die weitere Optimierung und Schwerpunktbildung von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen einfließen.

Die Schaufenster sollen insoweit nicht nur die Anwendung von Produkten, sondern auch die Produktion und deren innovative Weiterentwicklung in das Konzept einbeziehen (z. B. Praxiserfahrungen aus der Verwendung von Batterien in einem Schaufenster könnten in die Produktionstechnik rückgespeist werden).

2.2.5 Strategischer Beitrag zu Ausbildung und Qualifizierung

Ein Bestandteil der Schaufenster sollen Teilprojekte sein, die Beiträge zur akademischen und beruflichen Erstausbildung und Weiterqualifizierung liefern, z. B. durch Maßnahmen zur Ausbildung und Qualifizierung der Menschen (etwa in den Bereichen Servicepersonal, Kfz-Gewerbe, Rettungsdienste, „train-the-trainer“-Qualifizierung, postgraduale Weiterbildung für Ingenieure). Diese Maßnahmen sollen grundsätzlich in verallgemeinerter Form auch auf andere Regionen übertragbar sein. Um dem Informationsbedarf junger Menschen hinsichtlich ihrer beruflichen Perspektiven und Beschäftigungschancen gerecht zu werden, sollten Schüler bzw. Schulabgänger allgemeinbildender Schulen in den Schaufenstern ausreichende Darstellungen zu relevanten Ausbildungsberufen, Bildungs- und Studiengängen vorfinden. Weitere mögliche Beiträge sind die Ausstattung von Bildungseinrichtungen der Aus-, Fort- und Weiterbildung, die Demonstration von Trainingseinrichtungen und modularen Schulungsangeboten, z. B. zu Gefährdungspotentialen von Elektrofahrzeugen in realen Betriebssituationen.

2.2.6 Normen und Standards

In den Schaufenstern sollen jeweils einheitliche Normen und Standards zur Anwendung kommen. So sollen zum Beispiel in einem Schaufenster einheitliche Stecker verwendet werden. Die Schaufenster sollen so auch zum Erprobungsfeld für bereits existierende sowie für noch in der Entwicklung befindliche Normen und Standards einschließlich Spezifikationen und Anwendungsregeln werden.

2.2.7 Berücksichtigung von verkehrs- und stadtplanerischen sowie städtebaulichen Aspekten

In den Schaufenstern sollen die Integration der Elektromobilität in das Verkehrssystem und Auswirkungen auf die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen sowie die Anbindung von Elektrofahrzeugen an die Infrastrukturen des Verkehrs frühzeitig erprobt werden. Ziel bei der Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen ist die Gewährleistung eines möglichst hohen Maßes an Interoperabilität für die unterschiedlichen Nutzungen und der Nutzerakzeptanz. Daher ist die Einbindung von Elektrofahrzeugen in intermodale Verkehrskonzepte ein wesentlicher Baustein.

In den Schaufenstern soll auch der Einfluss der Elektromobilität auf die Flächennutzung und Stadtgestaltung (z. B. Gestaltung von Ladestationen im öffentlichen Raum, Anforderungen an Zugänglichkeit, Parkflächen für Elektrofahrzeuge entsprechend den unterschiedlichen Nutzungsformen, Nutzung von städtischen Freiräumen/Brachflächen/Konversionsflächen, Sonderfahrspuren und Mitnutzung von Busspuren) mit berücksichtigt werden. Dazu zählt auch die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur und Elektromobilität ausgehend von verschiedenen Wohn- und Arbeitsformen und Aspekten der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Die Potentiale der Verkehrstelematik für die Entwicklung der Elektromobilität sollten unter Berücksichtigung der Alltags-tauglichkeit evaluiert sowie auch Fragen der Batterie-, Flotten- und Verkehrssicherheit erörtert werden.

2.2.8 Multi- und Intermodalität

Erwünscht sind eine geschickte Verknüpfung bestehender Mobilitätsangebote mit den Möglichkeiten von Elektrofahrzeugen (z. B. Integration von Elektrofahrzeugen in den öffentlichen Verkehr/Personennahverkehr sowie den Wirtschaftsverkehr und Integration individueller Elemente wie spontanes Car-Sharing). Bestandteile der Schaufenster könnten auch Ansätze für die multimodale Nutzung von Elektrofahrzeugen (Elektroauto, Elektro-Zweiräder, Car-Sharing mit Elektroautos und elektrisch betriebenen öffentlichen Verkehr) und für verkehrsträgerübergreifende Elektromobilität (z. B. auf der Schiene, in der Luft oder auf dem Wasser) sein.

2.2.9 Einbindung der Elektromobilität in das Energiesystem

Ein Baustein in den Schaufenstern soll die intelligente und anwenderfreundliche Einbindung der Elektromobilität in das Energiesystem sein. So können durch gesteuertes Laden und Entladen zusätzliche Lastspitzen vermieden und die Integration von fluktuierenden erneuerbaren Energien in das Stromnetz verbessert werden.

2.2.10 Smart Grid, IKT

Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) sollen in den Schaufenstern eine bedeutende Rolle spielen. Die gewünschte Verknüpfung von Energiesystem, Elektrofahrzeug und Verkehrssystem ist ohne IKT nicht darstellbar. Deshalb sollen die Schaufenster auch der Erprobung und Darstellung neuer IKT-Anwendungen dienen. Ein Schwerpunkt liegt hier bei der Netzintegration („Smart Grids“) und dabei wiederum bei der Möglichkeit, Elektrofahrzeuge auch zur Stabilisierung der Energienetze zu nutzen. Ferner sind Konzepte zu entwickeln, die gewährleisten, dass gemäß den Zielen der Bundesregierung der benötigte Fahrstrom aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt werden kann.

2.2.11 Klima- und Umweltschutz

In den Schaufenstern soll unter realen Bedingungen ermittelt werden, welchen Beitrag die Elektromobilität zum Klima- und Umweltschutz leisten kann. Dazu ist es notwendig, den Energiebedarf der Fahrzeuge und das Ladeverhalten der Nutzer zu analysieren. Bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen und Elektrofahrzeugen mit Range-Extendern ist dabei auch das Verhältnis von E-Motor und Verbrennungsmotor an der gesamten Fahrleistung darzustellen. Es soll auch ermittelt werden, in wie weit ein Elektrofahrzeug ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ersetzen kann. Auch der mögliche Beitrag der Elektromobilität zur Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen soll analysiert werden.

2.2.12 Initiativen zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen

Ein Baustein der Schaufenster sollen effiziente Initiativen/Maßnahmen zur Beschaffung einer hinreichenden Anzahl von Elektrofahrzeugen für Fuhrparks sein. In Betracht kommen zum Beispiel Anschaffungen von Fahrzeugflotten bei Unternehmen (von mittelständischen Unternehmen bis zu kommerziell betriebenen Flotten in Unternehmensfuhrparks im Wirtschaftsverkehr), bei technischen oder sozialen Dienstleistern, kommunalen Dienstfahrzeugen oder bei allgemein zugänglichen Fuhrparks von Mobilitätsanbietern wie zum Beispiel Mietwagenunternehmen und Carsharing-Verbänden. Durch die Entwicklung geeigneter alltagstauglicher Flottenprogramme kann auch ein Beitrag zur Optimierung der Netzintegrationsleistungen (Elektroauto als Stromspeicher und Netzstabilisator) geleistet werden. Bei diesen Flottenbetreibern soll eine begleitende Datenerhebung stattfinden (z. B. zur Ermittlung, welche Antriebskonfigurationen bei welchen Flottenanwendungen den größtmöglichen ökonomischen und ökologischen Nutzen erzielen), um künftige Beschaffungsiniciativen weiter optimieren zu können.

2.2.13 Entwicklung und Erprobung von Geschäftsmodellen

Die Elektromobilität wird sich nur dann entwickeln, wenn sie sich für die einzelnen Akteure rechnet. Daher sollen in den Schaufenstern entsprechende Geschäftsmodelle entwickelt und erprobt werden. Dies könnte die Bereitstellung von Fahrzeugen im Rahmen von Vermietkonzepten, das Angebot entsprechender Abrechnungsmodelle für Ladestrom und die Nutzung der Fahrzeugbatterien zur Stabilisierung der Stromnetze umfassen. Auch die Nutzungsmöglichkeiten für gebrauchte Fahrzeugbatterien („Second Life“) können in den Schaufenstern dargestellt werden.

2.2.14 Internationalität

Element des Schaufensters soll nicht nur die internationale Sichtbarkeit des Schaufensters sein, sondern die tatsächliche internationale Kooperation darin. Darunter fallen Konzepte wie Partnerschaften mit ausländischen Städten und Regionen, die gemeinsame Erprobung von innovativer Entwicklung, der grenzüberschreitende Informationsaustausch etc. Schaufenster sollen offen sein für eine Beteiligung zum Beispiel an der „Electric Vehicle Initiative“, die den internationalen Austausch von Modellregionen anstrebt.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind

- Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen; alle Akteure der Wertschöpfungskette Elektromobilität, insbesondere Hersteller und Energielieferanten. Die Beteiligung von KMU (http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf) ist ausdrücklich erwünscht;
- in begründeten Ausnahmefällen können auch Gebietskörperschaften (z. B. Bundesländer, Städte und Gemeinden, Landkreise, Bezirke) und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (z. B. regionale Kooperationen) antragsberechtigt sein.

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

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Das zu fördernde Vorhaben darf bei Antragstellung noch nicht begonnen worden sein.

Um eine geeignete Projektgröße für das Schaufenster zu erreichen, sollen sich mehrere – mindestens zwei – Antragsberechtigte als Verbundpartner zusammenschließen und das Vorhaben projektbezogen gemeinsam durchführen (Verbundprojekt). Nicht Verbundpartner sind Dritte, die nur durch Leistungsaustausch im Auftragsverhältnis zuarbeiten. KMU sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0110 – (Download unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmbf/pdf/0110.pdf>) entnommen werden.

Antragsteller sollen sich – auch im eigenen Interesse – im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie sollen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen soll im nationalen Förderantrag kurz dargestellt werden.

Das beantragte Projekt ist nicht förderfähig, wenn es bereits mit Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen des Bundes (z. B. bereits geförderte Projekte gemäß Förderrichtlinie BMVBS vom 16. Juni 2011 oder Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität II des BMWi vom Februar/Juni 2011) vollständig oder teilweise finanziert wurde bzw. finanziert wird.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendungen können im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden.

5.2 Bemessungsgrundlage, Förderquoten

Im Rahmen des Schaufensterprogramms werden Projekte der angewandten Forschung und Entwicklung gefördert. Die Bundesregierung beabsichtigt, die maximal zulässigen Förderquoten nicht auszuschöpfen.

Soweit die Förderung eine Beihilfe nach Artikel 107f AEUV darstellt, bildet Abschnitt 7 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (Amtsblatt der EU L 214 vom 09.08.2008, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung [AGVO]) die beihilferechtliche Grundlage für die Bemessung der jeweiligen Förderquote sowie der Obergrenze der Beihilfebeträge je Zuwendungsempfänger und Vorhaben. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit oder Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat, darf keine Beihilfe gewährt werden.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten. Die maximale Förderquote richtet sich nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten zu den Forschungskategorien entsprechend Artikel 30 AGVO. Die AGVO lässt für KMU differenzierte Aufschläge zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen können. Ist ein Vorhaben in unterschiedliche Teile untergliedert, wird jeder Teil einer der Forschungskategorien zugeordnet. Ist ein Teil gleichzeitig mehreren Forschungskategorien zuzuordnen, wird die maximal zulässige Förderquote für diesen Teil nach dem gewogenen Mittel berechnet.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen

Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die individuell bis zu 100% gefördert werden können. Bemessungsgrundlage für Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

Es wird eine angemessene Eigenbeteiligung der am Projekt beteiligten Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie der beteiligten Gebietskörperschaften vorausgesetzt. Dies gilt in besonderem Maße für die Bereitstellung der Elektrofahrzeuge.

Bei Verbundprojekten nach Nummer 4 wird die zulässige Beihilfeintensität für jeden Verbundpartner entsprechend der Zuordnung seines Projektbeitrags zu den betreffenden FuE-Stufen (industrielle Forschung, experimentelle Entwicklung) gemäß AGVO bestimmt.

5.3 Förderdauer

Die Projektlaufzeit ist auf drei Jahre begrenzt.

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) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides an eine Gebietskörperschaft werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk)“.

7 Verfahren

Ansprechpartner ist zunächst die

Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität
der Bundesregierung (GGEMO)

Telefon: 0 30-18 757 5777

E-Mail: info@ggemo.de

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme wird die Bundesregierung, vertreten durch die vier beteiligten Bundesministerien BMWi, BMVBS, BMU und BMBF, einen gemeinsamen Projektträger beauftragen.

7.1 Antrags- und Entscheidungsverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig ausgestaltet.

7.1.1 Einreichung und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind Projektskizzen für eine Teilnahme am Schaufensterprogramm bis spätestens 16. Januar 2012 nur in elektronischer Form als PDF-Dokument und in deutscher Sprache an info@ggemo.de vorzulegen.

Projektskizzen zum Aufbau eines Schaufensters können Körperschaften des öffentlichen Rechts (z. B. Gebietskörperschaften wie Bundesländer, Städte und Gemeinden, Landkreise, Bezirke und regionale Kooperationen oder Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen) und alle Akteure der Wertschöpfungskette, insbesondere Hersteller und Energielieferanten, sowie weitere mit diesen kooperierende Akteure einreichen. KMU sollen im besonderen Maße in die Schaufenster einbezogen werden. Alle Akteure können nur in Zusammenarbeit mit einer Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts am Wettbewerbsverfahren teilnehmen.

Falls eine Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts nicht Bewerberin oder direkte Beteiligte am Bewerberkonsortium ist, muss eine verbindliche Absichtserklärung von ihr vorliegen, um die Unterstützung für das Schaufensterprojekt zu belegen (z. B. von politischer Verwaltungsspitze unterzeichneter Letter of Intent).

Die Projektskizzen sind in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt als Ausschlussfrist.

Die Projektskizze umfasst eine Darstellung des aufzubauenden Schaufensters. Der Umfang sollte maximal 15 Seiten (zuzüglich

der Datenblätter zu den Einzelprojekten und der unten aufgeführten Anlagen) betragen.

a) Darstellung des projektierten Schaufensters (Gliederungsvorschlag)

Für die Beschreibung des Schaufensters wird dem Bewerber im Wettbewerbsverfahren folgende Gliederung empfohlen:

aa) Allgemeine Beschreibung des Gebietes

Die Projektskizze sollte die wesentlichen Merkmale des Gebietes unter besonderer Berücksichtigung der Elektromobilität in den Bereichen Forschung, Unternehmen, Marktlage und Infrastruktur darstellen.

bb) Inhaltliche Darstellung des Schaufensters im Überblick

Das geplante Schaufenster sollte im Überblick dargestellt werden; dabei sollten auf das übergeordnete Konzept und auf die wichtigsten Einzelprojekte kurz eingegangen und besondere Schwerpunktsetzungen dargestellt werden.

cc) Kooperationen

Die Projektbeteiligten, die Partner- bzw. Kooperationsstruktur sowie etwaige Kooperationen mit Dritten außerhalb des Schaufensters sollten hier aufgezählt werden.

dd) Ressourcenplanung der beteiligten Akteure

Die Ressourcenplanung der beteiligten Akteure (Planung der Gesamtkosten, einschließlich der Darstellung der Eigenmittel) sowie der beabsichtigte Fahrzeugeinsatz sollte auch projektbezogen dargestellt werden. Auch sollte dargestellt werden, wie die unter Nummer 2 gewünschte möglichst hohe Anzahl an Fahrzeugen erreicht werden soll (z. B. durch verbindliche Abnahmeerklärungen von Fuhrparks in dem Gebiet).

ee) Darstellung der einzelnen Projekte

Für jedes Projekt sollte der Inhalt des Projektes auf einem eigenen Datenblatt dargestellt werden. Das Datenblatt folgt dem im Anhang wiedergegebenen Muster und überschreitet nicht den Umfang einer Seite.

Außerdem sind folgende Anlagen beizufügen:

- eine maximal zweiseitige Kurzdarstellung der Projektskizze mit Darstellung der Ausgangslage, der Ziele, des Umsetzungskonzeptes (z. B. was kennzeichnet das Gebiet, bestehende Initiativen, Modellregion) sowie angestrebte Themenschwerpunkte
- zeitlicher Ablauf des Projektes, geschätzter finanzieller Gesamtaufwand, finanzielle Beteiligung der beteiligten Akteure
- kurze Selbstdarstellung der beteiligten Akteure

b) Rahmenbedingungen

aa) Regionalpolitische Zielsetzung

Aus der Projektskizze muss schlüssig hervorgehen, dass die Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts aktiv eine Stärkung ihrer Mobilitätskultur anstrebt, mit der die Wahrnehmung und Akzeptanz elektromobiler Fahrzeuge bei den Menschen erhöht wird. Zudem muss die Projektskizze ein klares Bekenntnis und ein nachzuweisendes Engagement für Elektromobilität enthalten. Dies kann darin bestehen, dass z. B. selbst finanzielle Mittel aufgewendet werden oder Infrastruktur bereitgestellt wird. Das Bekenntnis muss den Einsatz von erneuerbaren Energien mit umfassen.

bb) Besonderheiten

Besondere Problem- und Aufgabenstellungen oder Aktivitäten (z. B. Mitwirkung in einer bestehenden Modellregion Elektromobilität, Aktionen oder Aktivitäten im Rahmen eines bereits laufenden Modellprojektes) sind in der Projektskizze darzustellen.

cc) Zuständigkeiten

Die Projektskizze muss eine Darstellung der institutionellen Zuständigkeiten enthalten. Dazu gehören Aufgabenträgerschaft, Verbundstrukturen, relevante Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie Laufzeiten der Verkehrsverträge der betroffenen Unternehmen.

c) Darstellung von adressierten Marktsegmenten und Zielgruppen

Es ist darzustellen, auf welche Marktsegmente und Zielgruppen die Projektskizze ausgerichtet ist und wie diese jeweils angesprochen werden. Falls an unterschiedlichen Standorten unterschiedliche Marktsegmente oder Zielgruppen adressiert werden, muss dies kenntlich gemacht werden.

d) Öffentlichkeitsarbeit (Informations- und Kommunikationskonzept)

Durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit soll eine breite Öffentlichkeit erreicht werden. Hierfür ist ein wirksames, zielgruppenorientiertes und umfassendes Informations- und Kommunikationskonzept zu entwickeln, dessen Schwerpunkt auf Nutzerinformation, Akzeptanzsteigerung und Nachfrage nach neuen Technologien liegen sollte. Es sollte auch sichergestellt werden, dass das Schaufenster überregional und international sichtbar ist.

e) Projektorganisation und Zeitplan

aa) Darzustellen sind Projektorganisation und -ablauf sowie die Aufgabenteilung zwischen den Projektbeteiligten. Dazu gehört eine Beschreibung der Zusammenarbeit der unmittelbar am Projekt beteiligten Akteure sowie der mittelbar zu beteiligenden Stellen (z. B. Genehmigungsbehörden und Entscheidungsträger). Dies umfasst auch den Planungs- und Abstimmungsprozess, die Vertrags- und Vergabemodalitäten sowie die Einbindung der politischen Gremien innerhalb des Gebietes.

bb) In der Projektskizze ist ein Zeitplan für die Durchführung des Schaufensterprojekts für einen Förderzeitraum von maximal 36 Monaten zu entwickeln. Aus dieser Zeitplanung muss hervorgehen, wann einzelne Elemente des Schaufensters verfügbar sind. Die Förderung im Wege einer Zuwendung erfordert die Darstellung des voraussichtlichen Förderbedarfs pro Kalenderjahr und ist entsprechend auszuweisen. Die möglichen Förderquoten richten sich nach der AGVO (siehe Nummer 5.2).

cc) Es ist ebenfalls darzulegen, wie die nachhaltige Nutzung der geschaffenen Strukturen gesichert werden soll. Dabei ist auf die geplante weitere Entwicklung nach Ende der Projektlaufzeit möglichst konkret einzugehen.

dd) Ferner ist die spätere Verwertung der Ergebnisse darzulegen. Aus der Einreichung von Projektskizzen kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

f) Rückfragenkolloquium

Zur Information potentieller Bewerber und zur Beantwortung von Rückfragen veranstaltet die GGEMO im Auftrag und unter Beteiligung der Bundesministerien BMWi, BMVBS, BMU und BMBF am 1. Dezember 2011 von 11.00 bis 14.00 Uhr ein Rückfragenkolloquium in Berlin.

Rückfragen, die bis zum 24. November 2011 per E-Mail an die Adresse info@ggemo.de gerichtet werden, können auf dem Rückfragenkolloquium beantwortet werden. Später eingehende oder auf dem Kolloquium gestellte Fragen werden ggfs. erst im Nachgang schriftlich beantwortet. Die Antworten werden allen Interessenten zugänglich gemacht.

An einer Projektskizze Interessierte werden gebeten, sich bis zum 24. November 2011 zur Teilnahme am Rückfragenkolloquium elektronisch unter der Adresse info@ggemo.de anzumelden. Der Veranstaltungsort wird ihnen nach der Anmeldung bekannt gegeben. Pro Projektskizze können maximal drei Personen teilnehmen.

Das Protokoll des Rückfragenkolloquiums wird auf den Internetseiten der vier beteiligten Bundesministerien bereitgestellt und auf Anfrage an die Bewerber übersandt.

g) Auswahlverfahren

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Aufbau der Schaufenster auf drei bis fünf Standorte oder Regionen zu konzentrieren. Die tatsächliche Anzahl der für eine Schaufensterteilnahme in Betracht kommenden Projektskizzen richtet sich nach der Qualität der Projektskizzen.

Für eine erfolgreiche Projektskizze können bereits vorhandene Erfahrungen und Infrastrukturen hilfreich sein. Wichtig ist dabei, dass das Konzept einen deutlichen Mehrwert in Qualität und Volumen gegenüber den bereits vorhandenen Aktivitäten bietet. Bereits vorhandene Projekte können allenfalls ergän-

zend erwähnt und bei gegebener räumlicher Überlappung als assoziierte Projekte des Schaufensters anerkannt werden.

Eine unabhängige Fachjury wird die wesentlichen Inhalte der Antragsunterlagen nach folgenden Auswahlkriterien bewerten:

- Überzeugendes Gesamtkonzept (siehe Gliederungsvorschlag für die Beschreibung des Schaufensters)
- Angemessener Mittel- und Fahrzeugeinsatz der Industrie vor Ort
- Klares Bekenntnis und belastbares, auch finanzielles Engagement der Beteiligten, einschließlich der öffentlichen Hand (finanzieller Beitrag, Bereitstellung von Infrastruktur; Beschaffung von Elektrofahrzeugen im eigenen Fuhrpark; klares Bekenntnis zu regenerativen Energien; Beteiligung der obersten Repräsentanten der beteiligten Projektpartner für öffentlichkeitswirksame Maßnahmen; planmäßiger Mittelabruf in Zuwendungsprojekten)
- Nachweis einschlägiger regionaler Koordinierungs- und Umsetzungsstrukturen (z. B. Fachagenturen) für die gesamte Breite der Elektromobilität
- Allianzbildungen und Kooperationen (berücksichtigt wird insbesondere die Einbeziehung von KMU)
- Berücksichtigung einer Vielfalt an Typen von Schaufenstern (z. B. Größe, Topographie, Lage in Deutschland, Verkehrssituation)
- Organisation kritischer Massen an Industrie und Wissenschaftsbeteiligungen (mindestens ein Fahrzeughersteller oder großer Flottenbetreiber, ein Zuliefererunternehmen, ein Energieunternehmen, eine Wissenschaftseinrichtung, ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs) mit verbindlicher Beteiligungsabsicht; Bereitstellung von Arealnetzen zur Austestung von Smart Grid-Komponenten
- Bereitschaft innerhalb des Gebietes, im Rahmen der gesetzlichen Regelungen neue Rahmenbedingungen zu schaffen und z. B. auf Basis von Experimentierklauseln bzw. durch Verwaltungshandeln zu erproben: Bereitstellung von Stellflächen für Fahrzeuge sowie Flächen für Ladeinfrastruktur, Bevorrechtigungen, Einrichtung von Sonderfahrspuren und Mitnutzung von Busspuren; aktive Unterstützung bei der Integration mit dem öffentlichen Verkehr (z. B. entsprechendes Aufsetzen von Nahverkehrsplänen sowie Abänderungen der Bestellerverträge; Einwirkungen auf Änderungen in den Verkehrsverbänden)
- Vorbildigkeit (berücksichtigt wird die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Kommunen und Regionen)
- nachgewiesene technologische Innovationsfähigkeit (z. B. durch Innovationen im öffentlichen Verkehr, intermodale Verkehre und Mobilitätsketten, IKT und smart grid, Netzintegration von erneuerbaren Energien)
- Sichtbarkeit durch geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit; kritische Größe muss zur Alltagstauglichkeit garantiert sein; internationale Aufmerksamkeit; hinreichende Aussichten auf Käufer- und Nutzermärkte
- Beteiligung an internationalen oder Bundeslandgrenzen überschreitenden Kooperationen
- Hebelwirkung der eingesetzten Fördermittel (auch mit Blick auf den beabsichtigten eigenen finanziellen Mitteleinsatz der Projektpartner, d. h. Beantragung von Förderquoten deutlich unterhalb der beihilferechtlichen Grenzen insbesondere bei der Bereitstellung von Fahrzeugen)
- Einbeziehung neuer Akteure und Zielgruppen (berücksichtigt werden innovative Kooperationsstrukturen und eine überzeugende Adressierung von Zielgruppen)
- Normung (Verknüpfung zur Normungsarbeit, idealerweise zu europäischen oder internationalen Vorhaben, oder konkrete Normungsprojekte im Rahmen eines Schaufensters)

h) Weiteres Vorgehen

Die Fachjury wird voraussichtlich im Februar 2012 tagen. Sie kann zu ihrer Bewertung und Auswahlempfehlung für ein Schaufensterprojekt ergänzende Hinweise geben oder auch Auflagen sowie Verbindungen von Projekten vorschlagen.

Die vier beteiligten Bundesministerien wählen auf der Grundlage der Bewertung der Projektskizzen durch die Fachjury die für eine Förderung geeigneten Schaufenster und die darin enthaltenen geeigneten Projekte aus. Das Auswahlergebnis wird den Interessenten voraussichtlich im März 2012 schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe einer eingereichten Projektskizze.

Der Bund behält sich vor, interessante Projekte oder Projektelemente unterlegener Bewerber, ggfs. in modifizierter Form in die ausgewählten Schaufenster zu integrieren oder sie aus anderen Bundesförderprogrammen zu fördern (z.B. reines technisches Leuchtturmprojekt).

7.1.2 Vorlage förmlicher Förderanträge

In der zweiten Verfahrensstufe werden die einzelnen Projektpartner eines Schaufensters bei positiv bewerteten Projektskizzen von den jeweils fachlich zuständigen Ressorts aufgefordert, in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator förmliche Förderanträge möglichst unter Nutzung von „easy“ (siehe <http://www.kp.dlr.de/profi/easy>) vorzulegen, über die nach abschließender Prüfung durch das jeweils fachlich zuständige Ressort entschieden wird.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV zu §44 BHO sowie die §§48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

7.2 Formulare

Vordrucke für Förderanträge, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter <http://foerderportal.bund.de> abgerufen werden.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinien treten am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

*) FuE = Forschung und Entwicklung

Berlin, den 13. Oktober 2011

Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag
Werner R e s s i n g

Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag
Veit S t e i n l e

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Im Auftrag
S t e i n k e m p e r

Bundesministerium
für Bildung und Forschung

Im Auftrag
W. D. L u k a s

Anlage

– Datenblatt –
Einzelprojekte für das „Schaufenster Elektromobilität“

(Name des Schaufensters)

1. Name des Projekts	
2. Ansprechpartner für das Projekt	
Name, Vorname:	
Funktion:	
Unternehmen/Institution/Gebietskörperschaft:	
Anschrift:	
Telefon/Fax:	
E-Mail:	
3. Am Einzelprojekt beteiligte(s) Unternehmen/ Institution(en)/Gebietskörperschaften	
4. Beschreibung der zentralen Projektinhalte	
4.1 Ziele des Projekts:	
4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:	
4.3 Synergieeffekte mit bzw. zu anderen Vorhaben innerhalb und außerhalb des Schaufensters:	
4.4 Realisierungszeitraum:	
5. Kosten und Finanzierung	
5.1 Projektvolumen (geschätzt, aufgeschlüsselt auf Kalenderjahre)	
5.2 Fördermittel (beabsichtigt, aufgeschlüsselt auf Kalenderjahre)	