



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Richtlinien zum Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ zur Förderung von Vorhaben im Bereich der Elektromobilität

Vom 23. Oktober 2015

1 Zielsetzung der Förderung

Die klima- und energiepolitischen Ziele für den Sektor Verkehr werden ohne einen verstärkten Einsatz elektrischer Fahrzeugantriebe im Straßenverkehr nicht erreicht. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert daher Forschungsvorhaben zum Thema Elektromobilität zum Zwecke der Hebung ihres Potenzials für den Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz sowie die Stadtentwicklung in den in Nummer 2 aufgeführten Themenfeldern. Darüber hinaus können auch andere Studien und Projekte im Bereich der Elektromobilität bei besonderer wissenschaftlicher, technischer oder wirtschaftlicher Bedeutung im Einzelfall gefördert werden, sofern sie von hoher Relevanz für die Umsetzung entsprechender Aufgaben des BMUB im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 und für die Realisierung des Ziels der Bundesregierung, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln, sind. Die Projekte können dabei den gesamten Lebenszyklus der Elektrofahrzeuge umfassen.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Ermittlung der Umwelt- und Klimafaktoren durch Feldversuche in ausgewählten Fahrzeugsegmenten und Anwendungsbereichen

Feldversuche unter Alltagsbedingungen liefern wichtige Erkenntnisse bezüglich des Potenzials der Elektromobilität zur Reduktion der CO₂-Emissionen, des Ressourcen- und Energiebedarfs und der lokalen Umweltbelastungen des Straßenverkehrs. Die Erprobung der Elektro- und Plug-In-Hybrid-Antriebe im realen Betrieb gibt diesbezüglich Aufschlüsse hinsichtlich Technologiereife und Nutzerakzeptanz und leistet damit einen wichtigen Beitrag für deren zielgerichtete Weiterentwicklung und für die Einschätzung deren künftiger Marktentwicklung. Da Elektroantriebe aufgrund ihrer lokalen Emissionsfreiheit vor allem in Städten einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität leisten, sind ausdrücklich Vorhaben erwünscht, die städtebauliche und stadtplanerische Aspekte (insbesondere des Straßenraums) berücksichtigen und Verbindungen zu umweltorientierten multimodalen Mobilitätskonzepten aufweisen.

Die Förderung fokussiert insbesondere auf Fahrzeugsegmente mit bisher eingeschränkter Marktverfügbarkeit und auf Anwendungsbereiche, in denen noch erhebliche Erkenntnisgewinne zu erwarten sind. Hierzu zählen schwerpunktmäßig Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 und Anwendungen im Logistikbereich, insbesondere im Güternah- und -regionalverkehr.

Gegenstand der Förderung sind:

- Die Ermittlung des Energiebedarfs von Elektro-, Range-Extender- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen unter realen Anwendungsbedingungen, auch in Abhängigkeit von der Jahreszeit.
- Die Untersuchung des Anteils von Elektromotor und Verbrennungsmotor an der Jahresfahrleistung von Plug-In-Hybrid- und Range-Extender-Fahrzeugen und die daraus resultierenden CO₂-Emissionen.
- Ermittlung der Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit von Elektro- bzw. Plug-In-Hybrid-Antrieben in den adressierten Anwendungsfeldern zur Abschätzung künftiger Marktdurchdringungen von Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeugen.
- Untersuchungen zum Zusammenwirken der Elektromobilität mit anderen Verkehrsträgern unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes und des lokalen Umweltschutzes und mit Aspekten der Stadtentwicklung. Für dieses Zusammenwirken notwendige, autonome Funktionen (Fahren, Laden bzw. Netzkopplung) können dabei mit untersucht werden.
- Untersuchungen zum über die Klimawirkung hinaus reichenden umweltbezogenen Mehrwert in verschiedenen Anwendungsszenarien sowie Ermittlung der Nutzerpräferenzen zur Abschätzung möglicher Anreizmaßnahmen.
- Untersuchung verschiedener Optimierungspfade in Bezug auf CO₂-Emissionen, Ressourceneinsatz und Energieeffizienz (z. B. Einsatz von Leichtbaukomponenten oder Nutzung unterschiedlicher Speicherkonzepte).
- LCA-Untersuchungen verschiedener Fahrzeugtypen und Nutzungsszenarien unter Berücksichtigung des Gesamtlebenszyklus (einschließlich Herstellungs- und Recyclingphase).

Im Einzelfall können in begrenztem Umfang die Entwicklung und der Aufbau von Elektro-, Range-Extender- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen gefördert werden, falls entsprechende Fahrzeuge nicht am Markt verfügbar sind. Die Erprobung der Fahrzeuge unter anwendungsnahen Bedingungen zur Analyse ihres Umweltentlastungspotenzials ist Voraussetzung.



Bei Feldversuchen mit Bezug zur Stadtentwicklung sollten die relevanten Gebietskörperschaften mit eingebunden werden. Die Förderung wird sich auf Bereiche konzentrieren, die gegenwärtig wesentlich zu den CO₂-Emissionen im Verkehrssektor beitragen.

2.2 Feldversuch zur Erprobung elektrischer Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen und deren Energieversorgung per Oberleitung

Im Straßengüterverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen ist eine erhebliche Reduktion der CO₂-Emissionen erforderlich. Daher soll auch hier die Möglichkeit des Einsatzes elektrischer Antriebe untersucht werden. Das BMUB hat in den vergangenen Jahren unter dem Akronym „ENUBA“ Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zu einem im öffentlichen Verkehrsraum einsetzbaren Gesamtsystems zum oberleitungsgebundenen elektrischen Betrieb von schweren Nutzfahrzeugen für den Güterverkehr gefördert, weitere Informationen dazu unter <http://www.erneuerbar-mobil.de/de/projekte/foerderprojekte-aus-dem-konjunkturpaket-ii-2009-2011/wirtschaftsverkehr-feldversuche/abschlussberichte-wirtschaftsverkehr/abschlussbericht-enuba.pdf/view> und <http://www.erneuerbar-mobil.de/de/projekte/foerderung-von-vorhaben-im-bereich-der-elektromobilitaet-ab-2012/ermittlung-der-umwelt-und-klimafaktoren-der-elektromobilitaet/enuba-ii>.

Die Ergebnisse der bisherigen Forschungsarbeiten haben gezeigt, dass die untersuchten Konzepte und Systeme das Potenzial für ökonomisch und ökologisch nachhaltige Lösungen für den schweren Straßengüterverkehr besitzen. Daher hat die Bundesregierung mit der Verabschiedung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 am 3. Dezember 2014 unter anderem beschlossen, einen Feldversuch zur Erprobung elektrischer Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen als Weiterführung des laufenden BMUB-Projekts „ENUBA“ durchzuführen. Die Umsetzung des Feldversuchs soll im Rahmen dieser Bekanntmachung erfolgen.

Gegenstand der Förderung sind:

- Realisierung einer Pilotstrecke zur Energieversorgung elektrisch angetriebener schwerer Nutzfahrzeuge via Oberleitung im öffentlichen Straßenraum sowie eines realitätsnahen, elektrischen Betriebs dieser Fahrzeuge an der Oberleitung.
- Erforschung aller relevanten verkehrs- und energietechnischen, ökologischen und ökonomischen Aspekte, die für einen späteren Ausbau des Systems relevant sind.
- Untersuchung von Funktionalität und Zuverlässigkeit der neuen Fahrzeug- und Infrastruktursysteme im Realbetrieb.

Zur Realisierung einer möglichst anwendungsnahen Erprobung ist die Einbindung mindestens einer Spedition bzw. eines Transportunternehmens ebenso Voraussetzung wie die Beteiligung der für den genutzten Straßenraum verantwortlichen Gebietskörperschaft(en). In der Projektskizze ist die Rolle der Gebietskörperschaft insbesondere in Bezug auf die Erreichung und den Betrieb der notwendigen Infrastruktur und der hierfür erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren ausführlich darzustellen. Die Erbringung eines finanziellen Eigenanteils ist dabei wünschenswert.

2.3 Erschließung des Klima- und Umweltvorteils von Elektrofahrzeugen im Zusammenwirken mit Energieversorgungssystemen

Mit zunehmender Diversifizierung der im Straßenverkehr eingesetzten Energieträger rückt die Energievorkette deutlich stärker in den Fokus. So können Elektrofahrzeuge ihre Klimaschutzwirkung erst dann voll entfalten, wenn der Strom zu deren Betrieb aus erneuerbaren Energien stammt.

Für eine nachhaltige, effiziente und umweltschonende Mobilität bedarf es einer intelligenten Verknüpfung zwischen der Elektromobilität und dem Energiesystem, welches zukünftig immer stärker durch das Zusammenspiel zwischen volatiler Erzeugung, steuerbaren Lasten und Speichern unter Berücksichtigung der Netzkapazitäten geprägt sein wird. Auch gilt es, aufgrund des stetig steigenden Anteils erneuerbarer Energien, Rückkopplungen zwischen dem Wärme-, Verkehrs- und Stromsektor zu berücksichtigen. Zur Kopplung der Elektromobilität an Strom aus erneuerbaren Energien ist z. B. ein integriertes Netz- und Lademanagement zum Ausgleich dezentraler, volatiler Erzeugung und Last notwendig. Bei Vorhaben, die auf die Elektromobilität im Kontext lokaler Erzeugungs- und Laststrukturen (z. B. Smart Building, Smart Micro Grid) fokussieren, sind gegebenenfalls gebäudetechnische Fragestellungen und stadtplanerische Aspekte zu berücksichtigen. Eine weitere Voraussetzung zur Kopplung der Elektromobilität mit erneuerbaren Energien ist eine möglichst lange und planbare Verbindung der Fahrzeuge mit dem Stromnetz. Hier sind vor allem kabellose Ladeverfahren von Interesse, da diese den Aufwand zur Verbindung des Fahrzeugs mit dem Stromnetz erheblich reduzieren.

Es besteht nach wie vor die Notwendigkeit der Weiterentwicklung und Erprobung entsprechender Verfahren, Technologien, Handlungs- und Marktmechanismen, wobei es zukünftige Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien zu berücksichtigen gilt. Da bereits zahlreiche Projekte zum Zusammenwirken der Elektromobilität mit den Energiesystemen und zur Erbringung von Energiesystemdienstleistungen gefördert wurden und noch werden, wird Projekten der Vorrang gegeben, die einen hohen Innovationsgrad aufweisen und erhebliche Erkenntnisgewinne versprechen.

Gegenstand der Förderung sind daher insbesondere folgende Themen:

- Flottenversuche mit Einbindung von Elektrofahrzeugen in lokale Netze verschiedener Topologien (z. B. Smart Home, Mikro-Grid, virtuelle Kraftwerke, jeweils auch unter Einbezug von Mini-KWK-Anlagen). Aspekte der Stadtentwicklung sind dabei zu berücksichtigen.
- Entwicklung und Erprobung von Verfahren zur Kopplung der Elektromobilität an erneuerbare Energien.
- Entwicklung und Erprobung von Verfahren zur Bereitstellung von Systemdienstleistungen (z. B. gesteuertes Laden [Grid-to-Vehicle, G2V] oder Rückspeisung elektrischer Energie in das Stromnetz [Vehicle-to-Grid, V2G]).



- Untersuchungen zu Ladetechnologien für kurze Ladezeiten (z. B. für Zwischenhalte im Lieferverkehr, für Car-Sharing-Anwendungen usw.) unter Berücksichtigung von Effizienz- und Nutzungsaspekten.
- Entwicklung und Erprobung von Verfahren zum kontaktlosen Laden, auch mit Leistungen über 3,6 kW (gegebenenfalls unter Berücksichtigung von V2G-Applikationen). Dabei muss ein Wirkungsgrad bei der Energieübertragung von mindestens 90 % gewährleistet sein. Die Entwicklungsergebnisse sind in belastbaren Flottenversuchen zu erproben.
- Entwicklung von Tarif- und Geschäftsmodellen im Bereich des gesteuerten Ladens und der Bereitstellung von Energiedienstleistungen (jeweils übergreifend für den privaten, öffentlichen und halböffentlichen Bereich) sowie von Zweitnutzungskonzepten für die Traktionsbatterien. Eine deutliche Abgrenzung bzw. Darstellung des Mehrwertes zu bereits untersuchten oder bestehenden Tarif- und Geschäftsmodellen ist notwendig.
- Flottenversuche unter Nutzung von eigenerzeugtem Strom aus erneuerbaren Energien.
- Analyse konkreter Netzauswirkungen der Ladeverfahren in Verteil- und Niederspannungsnetzen auf Basis von Flottenversuchen und Untersuchung der Kundenakzeptanz.

Die Förderung wird sich auch hier auf Bereiche konzentrieren, die gegenwärtig wesentlich zu den CO₂-Emissionen im Verkehrssektor beitragen.

2.4 Markteinführung mit ökologischen Standards

Die Bundesregierung hat im Rahmen des Regierungsprogramms Elektromobilität eine Beschaffungsinitiative für Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km für Fuhrparks in ihrem Zuständigkeitsbereich beschlossen. Gleichzeitig sollen Gespräche mit Ländern und Kommunen sowie privaten Flottenbetreibern geführt werden, in gleicher Weise initiativ zu werden. Im Rahmen des Förderschwerpunkts sollen solche Flottenanwendungen identifiziert werden, bei welchen gerade in der Anfangsphase der größte ökologische Mehrwert zu erwarten ist. Dazu soll eine begrenzte Anzahl von Flottenbetreibern einen Investitionszuschuss bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erhalten. Dabei ist die Förderung der Beschaffung einzelner Fahrzeuge nicht vorgesehen. Zuwendungsfähig sind folgende Kosten:

- Die gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch den Elektro- oder Plug-In-Hybridantrieb entstehenden Investitionsmehrkosten.
- Kosten für die Beschaffung und die Installation der notwendigen Ladeinfrastruktur.

Weitere, mit der Beschaffung der Fahrzeugflotte in Zusammenhang stehende Kosten werden nicht gefördert. Bezuschusst werden können unterschiedliche Antriebstechnologien wie z. B. Plug-In-Hybride, E-Fahrzeuge mit Zentralmotor, E-Fahrzeuge mit Radnabenmotoren etc. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass der Flottenbetreiber eine begleitende Datenerhebung ermöglicht, um die Beschaffungsinitiative weiter optimieren zu können. So soll z. B. ermittelt werden, welche Antriebskonfigurationen und Ladetechnologien bei welchen Flottenanwendungen den größtmöglichen ökologischen Nutzen erzielen. Gefördert werden sollen vor allem Praxisversuche zur Evaluierung von Marktsegmenten für die Identifizierung erster kommerzieller Anwendungsfelder der Elektromobilität (z. B. Fuhrparks für den Lieferverkehr, mobile Pflegedienste, Car-Sharing-Flotten, Einsatz im nachhaltigen Tourismussegment etc.).

Vorhaben zur Markteinführung nach Nummer 2.4 sind mit Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zu mindestens einem der Schwerpunkte in Nummer 2.1 oder 2.3 zu kombinieren.

Die Erprobungsdauer soll mindestens 12 Monate betragen (zur Datenerhebung siehe Nummer 7.2). Die Zweckbindungsfrist für die beschafften Fahrzeuge beträgt 24 Monate. In der Projektskizze ist auch konkret darzustellen, welche Einsparung an Energie und CO₂ durch den geplanten Einsatz eines Elektrofahrzeugs (auch mit Range-Extender) oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeugs gegenüber dem bisher eingesetzten Fahrzeug mit Verbrennungsmotor im Rahmen der Erprobungsphase erwartet wird.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit Forschungs- und Entwicklungskapazitäten in Deutschland sowie Gebietskörperschaften und Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, die in der Lage sind, die Durchführung der Forschungsaufgaben personell und materiell abzuwickeln. Die Antragsteller müssen außerdem über die notwendige fachliche Qualifikation verfügen. Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen werden zur Antragstellung ermutigt. Grundsätzlich ist auch die Förderung von Verbundprojekten mit ausländischen Partnern möglich. Der ausländische Partner hat seine Aufwendungen ohne Bundeszuwendung zu finanzieren.

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

4 Rechtsgrundlage und Zuwendungsvoraussetzungen

Vorhaben können durch Zuwendung auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis gefördert werden. Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung sowie Verzinsung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO), die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen sind. Das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs ergibt sich aus §§ 91, 100 BHO.



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

Wesentlich für die Förderentscheidung ist die Sicherstellung der bestmöglichen Verwertung der Forschungsergebnisse. Daher ist bereits bei Antragstellung eine genaue Darlegung der späteren Ergebnisverwertung in Form eines Verwertungsplans vorzusehen. Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und dies entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln und einen Koordinator zu benennen, der als zentraler Ansprechpartner für den Fördermittelgeber fungiert und sicherstellt, dass die einzelnen Teilprojekte effektiv zusammenarbeiten und die Ergebnisse zusammengeführt werden. Die Projektpartner haben dafür Sorge zu tragen, dass zu einem möglichen Projektbeginn eine gültige Kooperationsvereinbarung vorliegt. Einzelheiten können dem „Merkblatt für Antragsteller/Zuwendungsempfänger zur Zusammenarbeit der Partner von Verbundprojekten“, Vordruck 0110, entnommen werden (<http://www.erneuerbar-mobil.de/foerderprogramm/zuwendungsempfaenger/dokumente-antragstellung/merkblatt-fuer-zusammenarbeit.pdf>). Bezüge zu anderen Förderbereichen oder früheren Fördermaßnahmen des Bundes, der Länder oder der EU und deren Bedeutung für den geplanten Forschungsansatz sind anzugeben. Bisherige und geplante entsprechende Aktivitäten sind zu dokumentieren. Antragsteller sollen sich – auch im eigenen Interesse – im Vorfeld des Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Grundsätzlich ist zu 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 in der Projektskizze kurz dargestellt werden.

5 Art, Umfang und Höhe der Förderung

Für die Durchführung der Vorhaben können Zuwendungen im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden.

Soweit die Förderung eine Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union darstellt, bildet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) die beihilferechtliche Grundlage für die Bemessung der jeweiligen Förderquote sowie der Obergrenze der Beihilfebeträge je Zuwendungsempfänger und Vorhaben, insbesondere Abschnitt 4 AGVO für die Nummern 2.1, 2.2 und 2.3 und der Abschnitt 7 AGVO für Nummer 2.4. Eine Förderung erfolgt nicht für Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind und an Unternehmen in Schwierigkeiten.

Für die einzelnen Förderschwerpunkte entsprechend Nummer 2 gelten folgende Bedingungen:

Nummern 2.1, 2.2 und 2.3: Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind entsprechend Abschnitt 4, Artikel 25 AGVO die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die – je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – zwischen 25 % und 50 % durch Anteilfinanzierung gefördert werden können. Für Unternehmen, die der Definition für kleine und mittlere Unternehmen der AGVO entsprechen, kann im Einzelfall ein Bonus gewährt werden. Für Verbundprojekte, die die Bedingungen von Artikel 25 Nummer 6 Buchstabe b Ziffer i AGVO erfüllen, kann ebenfalls ein Bonus gewährt werden, der jedoch in Abweichung zur AGVO auf 10 % begrenzt wird. Unabhängig von möglichen Boni, setzt das BMUB bei Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft grundsätzlich eine angemessene Eigenbeteiligung von mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten voraus.

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

Nummer 2.4: Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die in Nummer 2.4 genannten förderfähigen Kosten. In Abweichung zur Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (Abschnitt 7 – Umweltschutzbeihilfen – Artikel 36 AGVO) beträgt die Anteilsfinanzierung dieser Kosten bis zu 35 % (zuzüglich eventueller Boni für Unternehmen, die der Definition für kleine und mittlere Unternehmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung entsprechen).

Erhaltene Förderungen werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht und können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der EU-Kommission geprüft werden.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (NKBF98). Bei Vorhaben zu Nummer 2.4 (Markteinführung mit ökologischen Standards) sind mit dem Zuwendungszweck zusammenhängende wirtschaftliche Einnahmen abweichend von Nummer 1.2 NKBF98 nicht als Deckungsmittel für mit dem Zuwendungszweck zusammenhängende Kosten einzusetzen. Abweichend von Nummer 2.1 NKBF98 ermäßigen diese Einnahmen nicht die Zuwendung.



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).

Bei Zuwendungen an Gebietskörperschaften werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) Bestandteil der Zuwendungsbescheide.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Für die Betreuung der Fördermaßnahme hat das BMUB als Projektträger die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH beauftragt.

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können abgerufen werden unter der Internetadresse:

https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmu&menuue=block

7.2 Antrags-, Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Diese Förderrichtlinien gelten bis zum 31. Dezember 2017. Es ist vorgesehen, Projekte in zwei Tranchen zu bewilligen. Die erste Tranche umfasst Projekte, deren Beginn für das erste Halbjahr 2016 vorgesehen ist, im Rahmen der zweiten Tranche werden Projekte mit einem Projektbeginn ab dem zweiten Halbjahr 2016 bewilligt. Interessenten werden gebeten, ihre Projektskizzen auf Basis dieser Förderrichtlinien beim Projektträger des BMUB unter folgender Anschrift einreichen:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Projektträger Elektromobilität des BMUB
Steinplatz 1
10623 Berlin

Für Anfragen und die Zusendung aller Projektskizzen steht Ihnen folgender Ansprechpartner zur Verfügung:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Dr. Randolph Schließer
Telefon: 0 30/31 00 78-2 26
E-Mail: elmo@vdivde-it.de

Das Förderverfahren ist zweistufig, bestehend aus Projektskizze und – nach Aufforderung – förmlichem Förderantrag.

In der ersten Stufe können für die erste Tranche Projektskizzen bis zum Stichtag 13. November 2015 eingereicht werden, für die zweite Tranche bis zum Stichtag 26. Februar 2016. Die jeweilige Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Skizzen können aber möglicherweise nicht mehr für die jeweilige Tranche berücksichtigt werden. Für die Bewertung der Förderaussichten ist es notwendig, vor der formellen Antragstellung Projektskizzen in deutscher Sprache einzureichen. Durch die Projektbeschreibung, die maximal 15 Seiten umfassen soll, müssen die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für eine Förderung nachgewiesen werden. Dabei sind folgende Angaben erforderlich:

- Thema und Ziel.
- Bezug zu den förderpolitischen Zielen, Notwendigkeit der Förderung.
- Stand von Wissenschaft und Technik.
- Neuheitsgrad.
- Arbeitsschwerpunkte, gegebenenfalls Arbeitsteilung und Aufgaben der Projektpartner.
- Plan zur Erhebung klima- und umweltrelevanter Nutzungsdaten (z. B. reale Energieverbräuche in Abhängigkeit von der Fahrzeugnutzung, Nutzungsanteile von Batterie und Verbrennungsmotor bei Range-Extender- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen) während des Feldtests bzw. der Erprobungsphase. Dabei ist nicht nur darzustellen, welche Daten nach Projektabschluss verfügbar sein werden, sondern auch, welche Daten dem Zuwendungsgeber während des laufenden Betriebs bereitgestellt werden. Die Bereitschaft, relevante Daten im Rahmen eines noch festzulegenden Verfahrens zur Verfügung zu stellen, wird vorausgesetzt.
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Verwertbarkeit, Verwertungsplan.
- Qualifikation und Expertise des Antragstellers.
- Geschätzter Gesamtaufwand und bei Verbundprojekten Kosten und Förderbedarf der einzelnen Projektpartner.

Für Verbundprojekte sind darüber hinaus der Koordinator und Ansprechpartner der einzelnen Projektpartner anzugeben. Es steht den Antragstellern frei, weitere Punkte anzufügen, die ihrer Auffassung nach für eine Beurteilung ihres Vorschlags von Bedeutung sind.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Beitrag zu den förderpolitischen Zielen der Bundesregierung im Bereich der Elektromobilität, fachlicher Bezug zur Förderbekanntmachung.



- Arbeitsziel und Realisierungschancen (Innovationsgehalt unter Berücksichtigung des Stands der Technik, Originalität etc.).
- Arbeitsplan (Ressourcenplanung, Meilensteinplanung/Abbruchkriterien, Aufwand- und Zeitplanung).
- Verwertungsplan (wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten, Anschlussfähigkeit).
- Zuwendungsfähigkeit und Angemessenheit von Kosten bzw. Ausgaben, Eigenbeteiligung der Unternehmen.
- Qualifikation und Expertise der Antragsteller.

Auf der Grundlage der Bewertung werden die für eine Förderung vorgesehenen Projekte ausgewählt. Die Interessenten werden durch den Projektträger des BMUB über das Ergebnis der Bewertung schriftlich informiert. Aus der Vorlage einer Projektskizze kann ein Rechtsanspruch auf Förderung nicht abgeleitet werden.

In der zweiten Verfahrensstufe erfolgt für die ausgewählten Projekte die Aufforderung – bei Verbundvorhaben in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator – einen förmlichen Förderantrag vorzulegen. Förmliche Förderanträge sind dem vom BMUB beauftragten Projektträger auf den für die jeweilige Finanzierungsart vorgesehenen Antragsformularen unter Nutzung des elektronischen Antragsassistenten (siehe Nummer 7.1) in schriftlicher und elektronischer Form vorzulegen. Bei Verbundprojekten sind die Förderanträge in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Auf Grundlage der Förderanträge entscheidet das BMUB abschließend über eine Förderung.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinien treten mit dem Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Berlin, den 23. Oktober 2015

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Im Auftrag
Dr. Salomon
