

**Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)
und
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)**

**Bekanntmachung
Richtlinie zur Förderung von Forschung und Entwicklung**

„*Electromobility*⁺“

Vom 25./27. Januar 2011

Diese Förderrichtlinie steht in Verbindung mit der transnationalen Förderinitiative ERA-NET Plus *Electromobility*⁺. Ergänzende Informationen finden sich im Dokument „Guide for Applicants“. Die Bestimmungen dieser Richtlinie sind für das Förderverfahren verbindlich. Zum Inhalt des „Guide for Applicants“ sind Informationen verfügbar unter <http://www.transport-era.net/electromobility.html>

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Die Förderung zielt auf transnationale Kooperationsprojekte im Bereich Forschung und Entwicklung für das Themenfeld Elektromobilität.

Vor dem Hintergrund der Diskussion zum Klimawandel und zunehmender Risiken in der Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe wurden in den vergangenen Jahren weltweit Programme zur Förderung alternativer Antriebe für den Straßenverkehr eingeführt.

Die von *Electromobility*⁺ geförderten Maßnahmen sollen in diesem Zusammenhang dazu beitragen, eine kohärente und nachhaltige Entwicklung von europäisch abgestimmten Rahmenbedingungen für die Elektromobilität mit dem Zeithorizont 2025 zu ermöglichen. Es ist

beabsichtigt, nationale FuE-Maßnahmen in den unter Ziff. 2 genannten fünf Schwerpunktthemengebieten im Bereich Elektromobilität europäisch zu koordinieren und miteinander zu vernetzen, um so einen europäischen Mehrwert zu erzeugen.

An der ERA-NET Plus Förderinitiative *Electromobility*⁺ beteiligen sich öffentliche Förderprogramme aus 13 Ländern. Die gemeinsamen Maßnahmen werden aus regionalen und nationalen Mitteln finanziert. Die EU-Kommission kann sich im Rahmen des so genannten ERA-NET Plus Verfahrens an der Förderung dieser Projekte beteiligen. Die vorliegende Fördermaßnahme *Electromobility*⁺ wird aus diesem Grund im Rahmen einer europäischen ERA-NET Plus Förderinitiative durchgeführt. Die Förderinitiative ERA-NET Plus *Electromobility*⁺ ist ein Beitrag zur Europäischen Green Cars Initiative der Europäischen Kommission und zum Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung (NEP) und dem darin formulierten Handlungsfeld „Zusammenarbeit in Europa“.

1.2 Rechtsgrundlage

Geplante Vorhaben können nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie auf der Grundlage der §§ 23, 44 BHO und der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis 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

Gefördert werden können Vorhaben sowohl der politikorientierten Forschung und Grundlagenforschung als auch der technologieorientierten angewandten und experimentellen Forschung und Entwicklung. Vor diesem Hintergrund und der Schwerpunktsetzung der europäischen Förderinitiative ERA-NET Plus *Electromobility*⁺ können im Themenfeld Elektromobilität zu folgenden Schwerpunktthemengebieten („Key Dimensions“) sowie den dazugehörigen Unterthemen Projekte gefördert werden:

1. Energie- und umweltpolitischer Ansatz
 - a. Energiebilanzen
 - b. Kostenprognose
 - c. Externe Effekte
 - d. Rohstoffe und Recycling

2. Nutzungsverhaltensmuster, Wirtschaftsmodelle, beteiligte Akteure

- a. Nutzungsverhaltensmuster
- b. Wirtschaftsmodelle und Steuergesetzgebung
- c. Beteiligte Akteure
- d. Emissionsarme Fahrzeuge in Stadtquartieren: Perspektiven für Wohnbebauung sowie für öffentlich oder gewerblich genutzte Gebäude.
- e. Soziale Akzeptanz und Verhaltenstrends
- f. Szenarien für den zeitlichen Ablauf der Fahrzeugeinführung
- g. Aus der Elektromobilität zum Nutzen des aktuellen Transportsystems abzuleitende Synergien

3. Technische Dimensionierung der Lade-, Betankungs-, Speicherungs- und Verteilsysteme

- a. Lösungsansätze von (Batterie-) Ladesystemen
- b. Steuerung / Regelung des elektrischen Netzes
- c. Lade- und Betankungssysteme
- d. Organisation von unterschiedlichen Elektromobilitätsformen und deren spezifischen Infrastrukturen ("grüne" Fahrzeuge, Busse, Betriebsmittel/Einrichtungen)
- e. Fahrzeugintegration von Informations- und Kommunikationstechnologien

4. Erprobung und Standardisierung

- a. Leistungsanalyse von Systemen der ersten Generation
- b. Sicherheitsbetrachtungen

5. Technologiebasierte Innovationen

- a. Energiespeicherung und -management
- b. Antriebsstrang
- c. Fahrzeugarchitektur
- d. Fahrzeugintegration von Informations- und Kommunikationstechnologien
- e. Hilfsantriebe
- f. Neue Wartungsverfahren
- g. Demonstration und Bewertung integrierter technischer Systeme

Weitere Themen, die eindeutig den genannten Schwerpunktthemen zuzuordnen sind, können ebenfalls zur Förderung zugelassen werden. Das Themenfeld Elektromobilität umfasst in dieser Fördermaßnahme außerdem alle Formen der Energiespeicherung im Rahmen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Ziel ist es, auf Fragen und Probleme, die sich im Zusammen-

hang mit einer flächendeckenden Einführung von Elektroantrieben in Europa stellen, europäisch abgestimmte und gemeinsam erarbeitete Antworten zu finden, um so die Marktdurchdringung und das Verkehrssicherheitsniveau von Elektroantrieben zu erhöhen und damit die Reduzierung der CO₂-Emissionen durch den Verkehr zu beschleunigen.

Zu diesen Fragen zählen u.a.: Kosten und Kostensenkungsmöglichkeiten bei Elektromobilität, Verfügbarkeit erforderlicher knapper Rohstoffe und Möglichkeiten eines Recyclings, neue Nutzungsmuster und Nutzerakzeptanz, technische und organisatorische Lösungen der Reichweitenproblematik, zukünftiger Technologiemix im Fahrzeug, zukünftiger Technologiemix im Bereich Verkehr, integrierte gesamtstädtische Konzepte, Beschaffungs- und Finanzierungskonzepte, wettbewerbliche Markteinführungsstrategien und -szenarien, flankierende staatliche Beschaffungsstrategien, CO₂-sparsame Produktionsprozesse, technische und organisatorische Strategien zu Lade-, Speicherungs- und Betankungssystemen und deren Markteinführung und räumlich ausreichende Verfügbarkeit, zweckmäßige Nutzung und Integration von Informations- und Kommunikationstechnologien, innovative Lösungen der unzureichenden Energiespeicherung und Energiemanagement, neue Wartungskonzepte, Energieverbrauchssenkung im Gesamtsystem Fahrzeug mit allen Neben- und Hilfsaggregaten, Nachweis belastbarer Lösungen im praktischen Betrieb.

3. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Konsortien aus Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen aus folgenden Staaten

- Deutschland
- Niederlande
- Polen
- Schweden
- Belgien (Region Flandern)
- Spanien (Region Andalusien)
- Österreich
- Frankreich
- Finnland
- Norwegen
- Dänemark
- Italien (Region Piemont)
- Türkei

Dabei muss mindestens ein Projektpartner Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland haben und es müssen in einem Konsortium Projektpartner aus mindestens zwei der genannten Staaten vertreten sein. Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfi-

nanziert werden, kann ergänzend zu ihrer Grundfinanzierung eine Projektförderung nur für ihren zusätzlichen, nicht bereits über die Grundfinanzierung gedeckten Aufwand bewilligt werden.

Des Weiteren können sich auch Gebietskörperschaften, Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sowie andere Aufgabenträger im Verkehrsbereich (Straßenbauverwaltungen) an diesen Konsortien beteiligen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, soweit diese eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Vorhaben können gefördert werden, wenn sie sich hinsichtlich der Themenstellung und der FuE-Ziele in den Rahmen der dargestellten Fördermaßnahme einordnen lassen, wenn u.a. an der Förderung ein erhebliches Bundesinteresse besteht und die Vorhaben mit einem technisch-wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Risiko verbunden sind. Die Vorhaben selbst dürfen noch nicht begonnen worden sein.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende personelle sowie finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen in der Lage sein, eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachzuweisen.

Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung bearbeiten wollen. Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Es muss eine grundsätzliche Übereinkunft der Kooperationspartner über bestimmte vom BMWi/BMVBS vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem Merkblatt - Vordruck 0110 – (unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0110.pdf>) entnommen werden.

Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über die Forschungsergebnisse zu berichten. Ein öffentlichkeitswirksamer Informationsaustausch soll ermöglicht werden.

Die Durchführung von Projekten ist in diesem Rahmen ausschließlich in Form von europäischen Kooperationen möglich; allerdings können dabei nur deutsche Zuwendungsempfänger über Haushaltsmittel des BMWi/BMVBS gefördert werden.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendungen werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Die Zuwendung erfolgt nur auf der Basis der Kosten oder Ausgaben der/des deutschen Projektteilnehmer/-s. Die Projektpartner aus den anderen beteiligten Ländern können für ihren Projektanteil ebenfalls Fördergelder aus ihrem jeweiligen Land erhalten. Eine zusätzliche Förderung der/des deutschen Projektteilnehmer/-s durch andere Zuwendungsgeber ist zulässig, wobei die Zuwendungen insgesamt die entstandenen Kosten bzw. Ausgaben nicht überschreiten dürfen. Überzahlungen sind den Zuwendungsgebern im Verhältnis des Anteils der geleisteten Zahlungen zu erstatten.

Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Zuwendung(en) gesichert sein.

- a) Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten¹, die in der Regel - je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – bis zu 50% anteilfinanziert werden können.

Es wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

- b) Bemessungsgrundlage für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sowie Gebietskörperschaften, Zusammenschlüsse von solchen und andere Aufgabenträger im Straßenverkehrsbereich (Straßenbauverwaltungen) sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (Sach- und Personalausgaben sowie Reisesmittel) (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft - FhG - die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten¹), die grundsätzlich bis zu 90% gefördert werden können.

Eine Vollfinanzierung bei Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen, Gebietskörperschaften, Zusammenschlüssen von solchen sowie Aufgabenträgern im Verkehrsbereich (Straßenbauverwaltungen) kann nur ausnahmsweise bewilligt werden, wenn die Erfüllung des Projektzwecks in dem notwendigen Umfang nur bei Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben bzw. Kosten¹ möglich ist. Mit der formgebundenen Antragstellung (vgl. Nr. 7.2.2) ist dies darzulegen.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote hat den Gemeinschaftsrahmen der EU-Kommission für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEul-Beihilfen) zur Grund-

¹ Merkblatt Vorkalkulation für Zuwendungen – Kostenbasis – AZK 4 (Vordrucknr. 0048) unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/formular.html>.

lage. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für KMU eine differenzierte Bonusregelung zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen kann. Es findet die KMU-Definition der EU Anwendung (<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0119.pdf>).

Für die konkrete Höhe der jeweils möglichen Förderquote ist entscheidend die Höhe des technisch-wissenschaftlichen Risikos, das wirtschaftliche Risiko, die Finanzkraft des Vorhabenträgers sowie die kommerzielle Verwertbarkeit der Ergebnisse.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

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

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98).

7. Verfahren

7.1 Kontakt

Zur Abwicklung der ersten Stufe des Verfahrens und als zentrale Kontaktstelle für deutsche Antragsteller ist die TÜV Rheinland Consulting GmbH benannt worden.

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Zentralbereich Forschungsmanagement
Am Grauen Stein
51105 Köln

Ansprechpartner

1. Fachliche Belange und Fragen zum transnationalen Verfahren (ERA-NET Plus *Eletromobility*⁺)

Alexander Spieshöfer
Tel.: 0221/806-4153, Fax: 0221/806-3496
E-Mail: alexander.spieshoefer@de.tuv.com

2. Administrative Belange

Damian Waligora

Tel.: 0221/806-4171, Fax: 0221/806-3496

E-Mail: damian.waligora@de.tuv.com

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

<http://www.tuvpt.de/de/foerderung/hinweise-zur-antragstellung/antragsunterlagen.html>

abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur späteren Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem "easy" zu nutzen: <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/download.html>.

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort Bekanntmachung „Electromobility+“ sowie den Projekttitle bzw. Projektafkronym im Betreff.

7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

7.2.1 Antragsverfahren und Bewertung

Gemeinsame Projektbeschreibung

In der ersten Verfahrensstufe ist die gemeinsame Projektbeschreibung (Project proposal) vom Projektkoordinator der Antragsteller über das dafür vorgeschriebene System EPSS elektronisch einzureichen. (<http://www.transport-era.net/electromobility.html>)

Weitere Angaben

Zusätzlich muss jeder Antragsteller für die Prüfung der formalen Fördervoraussetzungen folgende weitere Unterlagen auf dem Postweg bei der TÜV Rheinland Consulting GmbH einreichen:

- die beiden letzten durch einen sachverständigen Buch- oder Wirtschaftsprüfer bestätigten Jahresabschlüsse
- ggf. Einnahme – Überschussrechnung
- Geschäftsbericht
- Handelsregisterauszug

- Bankauskunft, u.a. bestehend aus Auskünften über: Kreditanspruchnahme/ -überziehung, Kreditsicherheiten, Umsätze auf dem Konto, allgemeine Beurteilung des Bankkunden.

Für große Kapitalgesellschaften im Sinne des HGB / AktG sowie für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen in öffentlicher Trägerschaft ist die Einreichung dieser Unterlagen nicht erforderlich.

Die Antragsunterlagen sind bis **spätestens 31.03.2011, 17 Uhr** elektronisch im EPSS (gemeinsame Projektbeschreibung) beziehungsweise auf dem Postweg (weitere Angaben) bei der TÜV Rheinland Consulting GmbH einzureichen. Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort Bekanntmachung „Electromobility+“ sowie den Projekttitel bzw. Projektkronym im Betreff.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Unterlagen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe der eingereichten Unterlagen.

Im Förderantrag ist darzulegen, welchen konkreten Beitrag die Forschungen zum technisch-wissenschaftlichen Fortschritt im einschlägigen Schwerpunktthemenfeld leisten sollen.

Die eingegangenen Projektbeschreibungen werden nach folgenden Kriterien bewertet

1. Wissenschaftlich/ technologische Exzellenz

- Sinnhaftigkeit des Projektkonzepts
- Qualität der Ziele
- Geplanter Fortschritt gegenüber dem Stand von Wissenschaft und Technik
- Qualität und Effizienz der Methodologie und des Arbeitsplans

2. Qualität und Effizienz der Projektimplementierung und des Managements

- Angemessenheit der Strukturen und Verfahren des Projektmanagements
- Qualität und Erfahrung der Teilnehmer
- Qualität des Konsortiums (inkl. Ausgewogenheit und Komplementarität)
- Angemessenheit der Ressourcen (Budget, Mitarbeiter, Equipment)

3. Potentielle Wirkung durch Entwicklung, Verbreitung und Verwertung (Verwertungsplan)

- Beitrag zur erwarteten Wirkung der Fördermaßnahme

- Nachvollziehbarkeit der qualitativen und quantitativen Zielvorgaben und der beabsichtigten Wirkungsanalysen
- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte, z. B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse
- Angemessenheit der Maßnahmen für Verbreitung / Verwertung sowie Management der Rechte am geistigen Eigentum

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei - durch internationale Experten - positiv bewerteten Projektbeschreibungen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird.

Die Bewilligung der Zuwendung erfolgt durch BMVBS bzw. BMWi für ihre jeweiligen Antragsteller. Hinsichtlich der Abwicklung der Anträge und Projekte bedienen BMVBS bzw. BMWi sich ggf. eines mittels Projektträgervertrag zu beauftragenden Dritten.

7.2.3 Sprache

Die Projektbeschreibung (Project Proposal) der Förderanträge wird in der ersten Verfahrensstufe auf Englisch verfasst. Im Falle einer positiven Evaluierung muss in der zweiten Verfahrensstufe der Antrag in deutscher Sprache und gemäß dem formgebundenen Antragsverfahrens (AZA, AZK) über das elektronische Antragssystem easy beim Projektträger der nationalen Zuwendungsgeber (BMWi oder BMVBS) eingereicht werden. Die gemeinsame Projektbeschreibung kann als Anlage in Englisch eingereicht werden.

7.3 Zu beachtende Vorschriften

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 Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Zuwendungen werden erst nach erfolgter Förderzusage zugunsten der/des ausländischen Kooperationspartner/s ausgezahlt.

8. Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt mit dem Datum ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie gilt bis zum 31.12.2015. Für die Einreichung der Antragsunterlagen gilt der in Abschnitt 7.2.1. dieser Förderrichtlinie genannte Termin.

Bonn/Berlin, den **27.01.2011**

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag

Arnold

Bonn/Berlin, den **25.01.2011**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Im Auftrag

Dr. Steinle