

Förderrichtlinie Elektromobilität

Förderart:	Zuschuss
Förderbereich:	Forschung & Innovation (themenspezifisch)
Fördergebiet:	Bund
Förderberechtigte:	Unternehmen; Forschungseinrichtung; Hochschule; Kommune
Ansprechpartner:	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Kurzübersicht

Förderrichtlinie Elektromobilität

Ziel und Gegenstand

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt Projekte der angewandten Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität.

Gefördert werden Vorhaben, die den Alltagsbetrieb von E-Fahrzeugen evaluieren und in mindestens einem der nachfolgenden Bereiche Schwerpunkte setzen:

- Sicherstellung der Interoperabilität der Elektromobilität (Systemebene) in den Bereichen der integrierten Verkehrskonzepte und urbaner Mobilität,
- Vernetzung mit dem ÖPNV,
- Wirtschaftsverkehr und City-Logistik,
- Technologieerprobung in den Bereichen Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Transport-/Transitverkehr und Infrastruktur,
- Sicherheit und Effizienz von Fahrzeugflotten,
- Sicherheit von Fahrzeugbatterien aus Serienfertigung,
- Anwendungen der Elektromobilität in zukünftigen Nutzfahrzeugen und Schwerlasttransporten,
- Anwendungen der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr (ÖV),
- innovative Ladetechnologien,
- Geschäfts-, Betreiber- und Betriebsmodelle,
- Abrechnungssysteme im Kontext mit Mobilitätskonzepten,
- Real-Experimente zur Wirkungsanalyse von Anreizsystemen sowie
- Kooperationen auf europäischer und internationaler Ebene.

Ziel ist es, einen Beitrag zur Erfüllung der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung zu leisten, die Entwicklung des Leitmarktes und der Leitanbieterschaft für Elektromobilität zu beschleunigen sowie zur nachhaltigen Schaffung von Arbeitsplätzen, einer angemessenen Wertschöpfung und einem erheblichen Erfahrungszuwachs in Deutschland beizutragen.

Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften.

Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur bei Vorliegen besonderer Gründe eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Voraussetzungen

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung ihres Vorhabens verfügen.

Die geplante Verwertung der Forschungsergebnisse ist darzulegen, eine Umsetzung ist anzustreben und entsprechend nachzuweisen.

Die Partner eines Verbundprojekts haben ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung zu regeln.

Vorhaben von Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, sind von der Förderung ausgeschlossen.

Art und Höhe der Förderung

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses.

Die Höhe der Förderung beträgt

- i.d.R. bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben und Kosten,
- für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen bis zu 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben, falls das Vorhaben ohne die Förderung durch den Bund nicht durchgeführt werden könnte.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der EU-Kommission für staatliche FuE-Beihilfen berücksichtigen. Dieser lässt für kleine und mittlere Unternehmen gemäß *KMU-Definition* der EU eine differenzierte Bonusregelung zu, die zu einer höheren Förderquote führen kann.

Im Bereich der industriellen Forschung beträgt der Höchstbetrag der Zuschüsse aus beihilferechtlichen Gründen pro

Projekt und Unternehmen maximal 10 Mio. EUR und im Bereich der experimentellen Entwicklung maximal 7,5 Mio. EUR.

Antragsverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig. Für die Abwicklung der Fördermaßnahme wird das BMVBS einen Projektträger beauftragen.

Erste Anfragen sind an das

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Referat UI43, Innovationen für eine nachhaltige Mobilität

11030 Berlin

Tel. (0 30) 1 83 00-0

Fax (0 30) 1 83 00-19 20

E-Mail: elektromobilitaet@bmvbs.bund.de

Internet: <http://www.bmvbs.de/>

zu richten.

Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/index.htm> abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur Erstellung förmlicher Förderanträge wird die Nutzung des **elektronischen Antragssystems easy** dringend empfohlen.

Quelle

Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 16. Juni 2011, Bundesanzeiger Nr. 100 vom 7. Juli 2011, S. 2428.

Geltungsdauer

Die Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 2014.

Richtlinie

Förderrichtlinie Elektromobilität

Vom 16. Juni 2011

Präambel

Im Hinblick auf die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung wird Elektromobilität auch in der Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen. Elektromobilität ist Element einer umfassenden Gestaltung zukünftiger Mobilität, deren Komplexität sowohl technisch aber auch gesellschaftlich zunimmt. Das betrifft sowohl die energetische Basis von Mobilität, die Gestaltung des Antriebsportfolios bei Pkw, Bussen und Nutzfahrzeugen, den jeweiligen infrastrukturellen Grundlagen als auch die Betrachtung der Markt- und Nutzeranforderungen. Bis zum Jahr 2020 sollen 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, entsprechend dem Energiekonzept der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 sogar 6 Mio.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fördert die Elektromobilität in einem technologieoffenen Ansatz, von der Hybridisierung hin zu brennstoffzellenelektrischen Antrieben mit Wasserstoff und rein batterieelektrischen Antriebstechnologien. Ergänzend zum Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie und aufbauend auf den Erkenntnissen aus den entsprechenden Fördermaßnahmen des BMVBS im Konjunkturpaket II (Modellregionen Elektromobilität) fördert das BMVBS mit dieser Maßnahme Antriebstechnologien und deren Untersuchungen im Hinblick auf die Praxistauglichkeit der Elektromobilität. Dabei sind die Ausweitung der E-Fahrzeugflotten mit Fokus batterieelektrischer Mobilität (inkl. Hybridanwendungen) und der entsprechende Infrastrukturaufbau Kernthemen. Ausgehend von dem Ansatz, dass lokale und bürgernahe Erfahrungen mit Elektromobilität eine Evaluierung von Elektrofahrzeugen unterschiedlicher Art und der dazugehörigen Infrastruktur als Gesamtsystem im Alltagsbetrieb unterstützen, liegen die Schwerpunkte dabei auf Systemeffizienz, Interoperabilität zu anderer Verkehrsinfrastruktur und Sicherheit, Integration in Mobilitätskonzepte vor Ort, Erprobung von Anreizmechanismen sowie Integration in verschiedene Wohnkonzepte unter dem Gesichtspunkt der Stadtentwicklung.

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Gefördert werden einzelne Projekte sowie Verbundvorhaben im Bereich der nutzer- und anwendungsorientierten industriellen Forschung und experimentellen Entwicklung der betreffenden Technologien, die sich in die Ziele des BMVBS-Förderschwerpunkts Elektromobilität einfügen, indem sie zur Erfüllung der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung, einer beschleunigten Entwicklung des Leitmarktes und Leitanbieterschaft für Elektromobilität, sowie zur nachhaltigen Schaffung von Arbeitsplätzen, einer angemessenen Wertschöpfung und erheblichem Erfahrungszuwachs in Deutschland beitragen. Zur Entwicklung eines Leitmarktes und der Leitanbieterschaft tragen u.a. die insbesondere vertikale Vernetzung von Partnern zur künftigen Kostensenkung für Produkte oder Dienstleistungen sowie das Erzielen von Lerneffekten zur Verbesserung der Prozesse bei. Wenn unterschiedliche technologische Konzeptionen mit der gleichen Funktion entwickelt werden, setzt sich diejenige international durch, die von einem Markt bereits früh angenommen wird. Daher gehen Leitmarkt und Leitanbieterschaft Hand in Hand.

Die anwendungsbezogene Forschung zur Elektromobilität im Förderschwerpunkt des BMVBS sieht den Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb unter Alltagsbedingungen in Feldversuchen vor, ausgehend davon, dass sich Elektromobilität aus regionalen Clustern heraus entwickeln wird. Lokale und bürgernahe Erfahrungen mit Elektromobilität unterstützen eine Evaluierung von Elektrofahrzeugen unterschiedlicher Art und der zugehörigen Infrastruktur als Gesamtsystem im Alltagsbetrieb mit den Schwerpunkten Systemeffizienz, Interoperabilität zu anderer Verkehrsinfrastruktur und Sicherheit.

Gefördert werden Projekte der angewandten Forschung und Entwicklung, die die Evaluierung des Alltagsbetriebs von E-Fahrzeugen zum Gegenstand haben und Schwerpunkte in mindestens einem der nachfolgenden Bereiche setzen:

- Sicherstellung der Interoperabilität der Elektromobilität (Systemebene) in den Bereichen der integrierten Verkehrskonzepte und urbaner Mobilität
- Vernetzung mit dem ÖPNV
- Wirtschaftsverkehr und City-Logistik
- Technologieerprobung in den Bereichen Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Transport-/Transitverkehr und Infrastruktur
- Sicherheit und Effizienz von Fahrzeugflotten
- Sicherheit von Fahrzeugbatterien aus Serienfertigung
- Anwendungen der Elektromobilität in zukünftigen Nutzfahrzeugen und Schwerlasttransporten, z.B. vollelektrische und hybridisierte Antriebe für LKWs mit entsprechender Effizienzsteigerung bei den Nebenaggregaten
- Anwendungen der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr (ÖV), z.B. Elektrobusse, serielle Hybridisierung von Dieselnissen mit den Schwerpunkten Optimierung des Energieverbrauchs, Senkung der Herstellungskosten sowie externe Lademöglichkeit und Innovationen im Schienenverkehr jeweils mit entsprechender Effizienzsteigerung bei Nebenaggregaten (Innovation im ÖPNV)
- innovative Ladetechnologien

Geschäfts-, Betreiber- und Betriebsmodelle

- Abrechnungssysteme im Kontext mit Mobilitätskonzepten
- Real-Experimente zur Wirkungsanalyse von Anreizsystemen
- Kooperationen auf europäischer und internationaler Ebene

Maßgeblich ist dabei, dass die Projekte durch die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge und der zur Verfügung gestellten Ladeinfrastruktur aussagekräftig für einen Alltagsbetrieb der Elektromobilität sind. Die in den Projekten eingesetzten Fahrzeuge und Infrastrukturkomponenten müssen auch von der Quantität einen repräsentativen Aufschluss auf die Bewährung der Technologie im Alltag gewährleisten. Antragsteller haben ihren Lösungsweg zur Erfüllung dieser Forderung darzulegen. Im Allgemeinen gilt, dass beispielsweise Flotten für Pkw-Versuche mehr Fahrzeuge umfassen müssen als Versuche mit Bussen oder Nutzfahrzeugen. Als Richtwert für Flottenversuche mit Pkws sind etwa 20 Fahrzeuge anzunehmen. Die Mindestdauer für den Einsatz von Fahrzeugen in Demonstrationsprojekten beträgt sechs Monate. In begründeten Sonderfällen kann eine kürzere Einsatzdauer, die drei Monate nicht unterschreiten darf, genehmigt werden.

In qualitativer Hinsicht ist die Elektromobilität in einer bürgernahen Form mit für den beabsichtigten Einsatzzweck repräsentativen Akteuren zu untersuchen. Aufgrund des politischen Ziels der Entwicklung eines Leitmarkts ist die überregionale Integration der Forschungsprojekte im Hinblick auf die Entwicklung von Pilotregionen und Schaufenstern weiter zu stärken.

In den Projekten muss darüber hinaus die Einbettung in Mobilitätskonzepte vor Ort unter modellhafter Bearbeitung der mit der Elektromobilität verbundenen Rahmenbedingungen z. B. in folgenden Bereichen erfolgen: interoperabler und damit diskriminierungsfreier Zugang, sowohl von Nutzer- als auch von Anwenderseite, zur Ladeinfrastruktur, auch bei Nutzung erneuerbarer Energien; Bereitstellung von Ladeinfrastruktur und E-Mobilität ausgehend von unterschiedlichen Wohn- und Arbeitsformen und Aspekten der Stadtplanung und -entwicklung; Erprobung monetärer und nicht monetärer Anreizsysteme, wie z. B. Kreditvergünstigungen für Anschaffung; Amortisierungsberechnungen für E-Fahrzeuge; modellhafte Öffnung von Busspuren für Elektrofahrzeuge und weitere Anreize im Straßenverkehr wie z.B. Bereitstellung von kostenfreien Parkplätzen.

1.2 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt Zuwendungen für Vorhaben nach Maßgabe dieser Richtlinien sowie aufgrund der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV zu §§ 23, 44 BHO) und der Artikel 30 bis 37 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGFVO). Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Fördergeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften. Die Antragsteller müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Projekt beschriebenen Aufgaben nötige fachliche Qualifikation und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens besitzen. Die Antragsteller müssen ferner eine ausreichende Bonität nachweisen. Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt.

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

3 Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Der Antragsteller hat durch Abschätzung darzulegen, in welchem quantitativen Maß das Projekt und die daraus resultierende Verwertung die mit der Förderung angestrebten energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung, einer beschleunigten Entwicklung des Leitmarktes und Leitanbieterschaft für Elektromobilität sowie zur nachhaltigen Schaffung von Arbeitsplätzen, einer angemessenen Wertschöpfung und erheblichem Erfahrungszuwachs in Deutschland beitragen.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, projektbezogene Informationen für die Koordinierung übergeordneter Programmthemen durch die Programmkoordination, wie z.B. Ordnungsrecht, Infrastrukturausbau, Nutzerakzeptanz, Umwelt und Sicherheit in den Bereichen der Fahrzeuganwendungen, -komponenten und Ladeinfrastruktur oder Beiträge zu relevanter nationaler und internationaler Gremienarbeit zu liefern und auf sonstige Weise hierzu beizutragen. Dies schließt die regelmäßige Teilnahme und Mitarbeit an überregionalen Plattformen/übergeordneter Begleitforschung zu oben genannten Themen ein.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, Informationen für die übergeordnete Informations- und Kommunikations-Plattform zum Zwecke der öffentlichen Darstellung der Projektergebnisse an diese Plattform zu liefern und die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Förderprogramms zu unterstützen sowie hierzu auf geeignete Weise beizutragen.

Im Falle von Verbundvorhaben regeln die Partner (in der Regel Unternehmen und/oder wissenschaftliche Institute) ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung. Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur bei Vorliegen besonderer Gründe eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind anzuzeigen.

4 Art, Umfang und Höhe der Förderung

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung je nach Anwendungsnähe des Vorhabens – in Höhe von bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben und Kosten, soweit nicht gemäß der nachfolgenden Bestimmungen eine höhere Förderquote im Einzelfall zulässig ist. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Dies setzt eine entsprechende Eigenbeteiligung an den zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben voraus. Sofern von anderer Stelle eine weitere Förderung mit öffentlichen Mitteln erfolgt, ist diese anzurechnen.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation in Artikel 31 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung berücksichtigen. FuE-Vorhaben im Rahmen industrieller Forschung können danach mit bis zu 50%, FuE-Vorhaben im Rahmen experimenteller Entwicklung mit bis zu 25% der zuwendungsfähigen Ausgaben/Kosten bezuschusst werden. Die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung lässt in einigen Fällen (z.B. für KMU) eine differenzierte Bonusregelung zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen kann, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Im Bereich industrieller Forschung dürfen aus beihilferechtlichen Gründen Zuschüsse an Unternehmen pro Projekt pro Unternehmen die Gesamtsumme von 10 Mio. Euro nicht überschreiten. Bei experimenteller Entwicklung beträgt die Höchstgrenze 7,5 Mio. Euro. Zuwendungen dürfen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen haben. Bei der Förderung von Großunternehmen muss der Zuschuss des Weiteren zu einer signifikanten Zunahme des Umfangs des Vorhabens bzw. der Tätigkeit geführt haben.

Sollten im Einzelfall im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel höhere Beihilfen erforderlich sein, wird geprüft, ob eine Einzelnotifizierung zweckmäßig ist. Ein Anspruch darauf besteht nicht.

Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen können individuell bis zu 90% gefördert werden, sofern sie nicht wirtschaftlich tätig sind bzw. das Fördervorhaben ihrer durch getrennte Buchführung ausgewiesenen nichtwirtschaftlichen Tätigkeit zugerechnet wird, das FuE-Vorhaben ohne die Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben durch den Bund nicht durchgeführt werden könnte und damit die Erfüllung des Zuwendungszwecks in dem notwendigen Umfang nicht möglich wäre.

Es können nur Vorhaben gefördert werden, die entsprechend den durch die Programmkoordination gesondert veröffentlichten Aufruffristen eingegangen sind.

4.1 Bemessungsgrundlage

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie an Helmholtz-Zentren und an die Fraunhofer-Gesellschaft sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sowie an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

4.2 Zuwendungsfähige Kosten bzw. Ausgaben

Die zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben richten sich, soweit die Gewährung der Zuwendung dem europäischen Beihilferecht unterliegt, im Einzelnen nach Artikel 31 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (s.o.).

Zuwendungsfähig sind danach Kosten/Ausgaben für:

- a) Personal (Forscher, Techniker und sonstige unterstützende Personen, soweit diese für das Forschungsvorhaben angestellt sind);
- b) Instrumente und Ausrüstung, soweit und solange sie für das Forschungsvorhaben genutzt werden. Werden diese Instrumente und Ausrüstungen nicht während ihrer gesamten Lebensdauer für das Forschungsvorhaben verwendet, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Forschungsvorhabens als beihilfefähig;
- c) Gebäude und Grundstücke, sofern und solange sie für das Forschungsvorhaben genutzt werden. Bei Gebäuden gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Forschungsvorhabens als beihilfefähig. Bei Grundstücken sind die Kosten der kommerziellen Übertragung oder die tatsächlich entstandenen Kapitalkosten beihilfefähig;
- d) Auftragsforschung, technisches Wissen und zu Marktpreisen von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente, sofern die Transaktion zu Marktbedingungen durchgeführt wurde und keine Absprachen vorliegen, sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich der Forschungstätigkeit dienen;
- e) zusätzliche Gemeinkosten, die unmittelbar durch das Forschungsvorhaben entstehen;
- f) sonstige Betriebskosten (wie Material, Bedarfsmittel und dergleichen), die unmittelbar durch die

Forschungstätigkeit entstehen.

5 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die „Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (NKBF98)" bzw. die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten)" sind zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide auf Kostenbasis zu machen.

Die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)" und die „Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98)" sind zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide auf Ausgabenbasis zu machen.

Die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) sind zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide an Gebietskörperschaften zu machen.

6 Verfahren

Für die Abwicklung der Fördermaßnahme wird das BMVBS einen Projektträger sowie die Gesamtkoordination des Programms beauftragen. Die Programmkoordination übernimmt hierbei die inhaltliche, der Projektträger die administrative Betreuung. Dabei bewertet der Projektträger unter Zugrundelegung der fachlichen Stellungnahme der Programmkoordination jedes beantragte Vorhaben ausgehend von den inhaltlichen Zielen des BMVBS-Förderschwerpunkts Elektromobilität unter Nummer 1.1 sowie der unter der Nummer 6.1 genannten Kriterien sowie der zuwendungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

Die Umsetzung des Förderschwerpunkts Elektromobilität wird insgesamt von der Programmkoordination für das BMVBS koordiniert.

6.1 Antrags-, Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig ausgestaltet.

Erste Anfragen im Rahmen der veröffentlichten Aufruffristen sind an das BMVBS zu richten.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat UI43, Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität
11030 Berlin
Telefax: +49 (0) 30-183 00 19 20
E-Mail: elektromobilitaet@bmvbs.bund.de

Im weiteren Verfahren sind die förmlichen Förderanträge auf den für die jeweilige Bemessungsgrundlage vorgesehenen Antragsformularen und unter Angabe einer Kontaktadresse in Deutschland bei dem BMVBS zu stellen.

Der förmliche Antrag beinhaltet:

- a) Die ausgefüllten Antragsformulare für die jeweilige Bemessungsgrundlage (siehe Nummer 6.2)
- b) Eine Vorhabensbeschreibung
- c) Gegebenenfalls ergänzende Unterlagen wie Angebote, Erläuterungen
- d) Gegebenenfalls Bonitätsunterlagen
- e) Eine Erklärung, ob für das Projekt andere Fördermittel beantragt wurden bzw. werden

In der Vorhabensbeschreibung sind folgende Angaben erforderlich: - Projektziel und Bezug zu den förderpolitischen Zielen (siehe Nummer 1.1)

- Neuheitsgrad und Stand der Wissenschaft und Technik
- Qualifikation und Expertise des Antragstellers, ggf. der Projektbeteiligten und Technologielieferanten
- Ausführliche Beschreibung des Arbeitsplans, der Ressourcenplanung und der definierten Meilensteine/Abbruchkriterien. (Hilfreich sind Balken- bzw. Strukturplan des Projekts und Aufteilung der beantragten Ressourcen auf die Arbeitspakete.)
- Verwertungsplan:
 - Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten
 - Quantifizierte Abschätzung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit
 - Quantifizierung der Auswirkungen auf Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt
 - Beschreibung des Beitrags bzgl. des Ziels, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter in der Elektromobilität zu etablieren
- Arbeitsteilung/Zusammenarbeit mit Dritten
- Notwendigkeit der Zuwendung

Bei Verbundprojekten sind die Förderanträge in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die eingegangenen Anträge werden nach folgenden Kriterien bewertet:

Beitrag zu den förderpolitischen Zielen des Förderschwerpunktes Elektromobilität (siehe Nummer 1.1)

- Arbeitsziel und Realisierungschancen (Innovationsgehalt unter Berücksichtigung des nationalen und internationalen Stands der Wissenschaft und Technik, Originalität, etc.)
- Arbeitsplan (Ressourcenplanung, Meilensteinplanung/Abbruchkriterien, Aufwand- und Zeitplanung)
- Verwertungsplan (wissen- und wirtschaftliche Erfolgsaussichten und Anschlussfähigkeit)
- Zuwendungsfähigkeit und Angemessenheit von Ausgaben/Kosten
- Qualifikation und Expertise des Antragstellers, der Projektpartner und der Hauptlieferanten
- Bonität des Antragstellers

Die Programmkoordination wird im Auftrag des BMVBS eine inhaltliche Beurteilung, Bewertung und Vorauswahl der Projektskizzen vornehmen. Der Interessent wird über das Ergebnis der Bewertung der Projektskizze sowie die Erfolgsaussichten eines Förderantrages informiert. Im weiteren Verfahren erfolgt die Bearbeitung der Förderanträge durch den Projektträger.

Das BMVBS wird dem Projektträger und der Programmkoordination, soweit es zur Einholung der fachlichen Stellungnahmen im Rahmen der Antragsbearbeitung erforderlich ist, personen- und projektbezogene Daten übermitteln.

Für das gesamte Zuwendungsverfahren (u. a. Antragstellung, Bewilligung, Auszahlung, Überwachung und Abrechnung der Zuwendung sowie Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung) gelten die §§ 23, 44 BHO, die VV zu §§ 23, 44 BHO sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

6.2 Formulare

Vordrucke für Förderanträge, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter <http://foerderportal.bund.de/> abgerufen werden. Dort sind auch Informationen zum EU-Beihilferahmen erhältlich.

Zur Erstellung förmlicher Förderanträge wird die Nutzung des elektronischen Antragssystems „easy“ (herunterladbar unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/download.html>) empfohlen.

7 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt mit dem Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt für den Förderschwerpunkt Elektromobilität des BMVBS bis zum 31. Dezember 2014.

Fußnoten

Checkliste

Werden die wichtigsten Voraussetzungen der Förderrichtlinie Elektromobilität erfüllt?

Sämtliche Fragen müssen mit „ja“ beantwortet werden, wenn die wichtigsten Fördervoraussetzungen gegeben sein sollen!

Ja Nein

1. Handelt es sich um ein Projekt der angewandten Forschung oder Entwicklung im Bereich der Elektromobilität?
2. Hat das Vorhaben die Evaluierung des Alltagsbetriebs von E-Fahrzeugen zum Gegenstand und setzt des in mindestens einem der nachfolgenden Bereiche Schwerpunkte:
- Sicherstellung der Interoperabilität der Elektromobilität (Systemebene) in den Bereichen der integrierten Verkehrskonzepte und urbaner Mobilität,
 - Vernetzung mit dem ÖPNV,
 - Wirtschaftsverkehr und City-Logistik,
 - Technologieerprobung in den Bereichen Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Transport-/Transitverkehr und Infrastruktur,
 - Sicherheit und Effizienz von Fahrzeugflotten,
 - Sicherheit von Fahrzeugbatterien aus Serienfertigung,
 - Anwendungen der Elektromobilität in zukünftigen Nutzfahrzeugen und Schwerlasttransporten,
 - Anwendungen der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr (ÖV),
 - innovative Ladetechnologien,
 - Geschäfts-, Betreiber- und Betriebsmodelle,
 - Abrechnungssysteme im Kontext mit Mobilitätskonzepten,
 - Real-Experimente zur Wirkungsanalyse von Anreizsystemen oder
 - Kooperationen auf europäischer und internationaler Ebene?
3. Handelt es sich bei dem Antragsteller um ein Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, eine Hochschule, eine außeruniversitäre Forschungseinrichtung, eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss von Gebietskörperschaften?
4. Verfügen die Antragsteller über die notwendige fachliche Qualifikation und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens?
5. Wird die geplante Verwertung der Forschungsergebnisse in einem Verwertungsplan dargelegt und die Umsetzung des Verwertungsplans angestrebt?
6. Wird im Rahmen von Verbundprojekten die Zusammenarbeit der Beteiligten in einer Kooperationsvereinbarung geregelt?
7. Ist auszuschließen, dass über das Vermögen des Antragstellers ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist?

Ansprechpartner

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Referat UI43, Innovationen für eine nachhaltige Mobilität
 11030 Berlin
 Tel. (0 30) 1 83 00-0
 Fax (0 30) 1 83 00-19 20
 E-Mail
 Internet