Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Montag, 24. November 2014
BAnz AT 24.11.2014 B1

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität III (Einbindung von gewerblichen Elektrofahrzeugen in Logistik-, Energie- und Mobilitäts-Infrastrukturen)

Vom 24. November 2014

I. Handlungsbedarf und Förderziele

Analysen zur Elektromobilität, wie die Ergebnisse des BMWi[1]-Forschungsvorhabens „eCar-IKT-Systemarchitektur für Elektromobilität“[2] zeigen, dass die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Fahrzeugen zu tief greifenden Veränderungen in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette führen wird. Das betrifft nicht nur die Fahrzeug- und Zulieferindustrie selbst, der Wandel hat auch weit reichende Auswirkungen auf andere Industriebranchen wie die Energiewirtschaft oder die Informations- und Kommunikationstechnologie-(IKT)-Branche. Elektrofahrzeuge werden in viel stärkerem Ausmaß als heutige Verbrennungsfahrzeuge mit ihrer Umwelt interagieren und kommunizieren und in die Mobilitätsinfrastruktur und Energienetze eingebunden sein. Dazu werden zum einen künftige E-Fahrzeuge über neue Funktionen und Eigenschaften verfügen, für die eine völlig neue IKT-Fahrzeugarchitektur erforderlich wird. Zum anderen werden Elektrofahrzeuge über entsprechende Schnittstellen mit dem Stromversorgungs-System verknüpft sein und so als mobile Speicher einen Beitrag zum aktiven Energiemanagement leisten. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass E-Fahrzeuge Teil eines intelligenten Mobilitätssystems werden, durch das das Verkehrsgeschehen aktiv beeinflusst wird und welches einen hohen Grad der Vernetzung erfordert. Zwischen den Infrastrukturen Elektrizitätsversorgung und Verkehr sowie den vielfältigen Formen von Elektrofahrzeugen wird es daher zukünftig zahlreiche Wechselwirkungen geben. Als verbindendes Element spielt moderne IKT eine entscheidende Rolle. Dabei soll mithilfe der IKT eine wechselseitige Optimierung der Mobilitäts- und Energiesysteme in Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Leistungsfähigkeit angestoßen werden.

Insbesondere das Nutzfahrzeug-Segment mit seiner Vielzahl von Fahrzeugklassen bietet für die Elektromobilität ein großes, bisher noch wenig genutztes Potenzial und eignet sich als digitale Optimierungsanwendung. Bereits im laufenden BMWi-Forschungsprogramm „IKT für Elektromobilität II“ zeichnet sich ab, dass im Fahrzeugsegment von leichten LKW, Bussen, Traktoren und schweren Transportfahrzeugen in geschlossenen Logistiksystemen die Elektrifizierung der Antriebe nicht nur unter Umweltgesichtspunkten, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht interessant sein kann. Das liegt zum einen daran, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen im gewerblichen Bereich häufig gut planbar und berechenbar ist und dadurch das Reichweitenproblem in den Hintergrund tritt. Die regelmäßige Rückkehr der Fahrzeuge an ihren Ausgangsort (z. B. Betriebshof/Firmengelände) ermöglicht das Laden an zentralen Punkten, ohne dass dafür eine breit ausgebaute öffentliche Ladeinfrastruktur erforderlich ist. Außerdem ist so eine einfache Einbindung der Fahrzeuge als aktive Lasten in das Stromnetz möglich. Hinzu kommt, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge im Tagesdurchschnitt häufiger und länger genutzt werden. So fallen die im Vergleich zu Verbrennungsfahrzeugen niedrigeren Betriebskosten stärker ins Gewicht und können einen wesentlichen Beitrag leisten, die höheren Anschaffungskosten elektrischer Antriebe wieder hereinzuspielen. Aus vorgenannten Gründen erscheint ein zeitnaher Durchbruch der Elektromobilität im gewerblichen Bereich möglich, sofern geeignete Technologien und Geschäftsmodelle für einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Fahrzeuge in verschiedenen gewerblichen Anwendungen verfügbar sind. Diese zu erforschen und zu testen steht daher im Fokus des Technologiewettbewerbs „IKT für Elektromobilität III“.

Elektronutzfahrzeuge und Elektrofahrzeugflotten können einen Beitrag zur Energiewende leisten, indem die Fahrzeugbatterien als mobile Speicher genutzt werden, um die stark schwankende Erzeugung von Ökostrom auszugleichen und das Stromnetz zu stabilisieren. Dadurch wird der weitere Ausbau erneuerbarer Energien gefördert. Speziell im Vehicle2Grid-Szenario (Rückspeisung ins Netz) können Elektrofahrzeuge in das Energiemanagement von Firmen und Haushalten integriert werden. Da die Stromkosten für gewerbliche und industrielle Stromverbraucher in der Regel einen leistungsabhängigen Tarif besitzen (Leistungspreis), welcher vom höchsten Leistungswert des Abrechnungszeitraums abhängig ist, kann durch ein geeignetes Einbinden von Elektrofahrzeugen und/oder stationären Speichern eine Spitzenlastreduktion und somit ein ökonomischer Vorteil erzielt werden. Dies kann bis zur Steuerung einzelner Verbraucher in Gebäuden (Smart Facility) führen. Damit sich die Technologien durchsetzen können, ist es wichtig, dass sie vom Nutzer im gewerblichen wie im privaten Bereich akzeptiert werden. Neue Dienstleistungen für den Nutzer können dies unterstützen.

[1] BMWi = Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
[2] Download: http://www.projekt-race.de/upload/downloads/ikt2030de-gesamt.pdf

Die PDF-Datei der amtlichen Veröffentlichung ist mit einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß § 2 Nr. 3 Signaturgesetz (SigG) versehen. Siehe dazu Hinweis auf Infoseite.

Der Straßenverkehr in den Städten steigt immer weiter an. Dies führt zu den bekannten negativen Folgen, wie chronische Verkehrsüberlastung, Verspätungen und Umweltverschmutzung. Eine Substitution von Verbrennungsfahrzeugen durch Elektrofahrzeuge alleine verringert nur die Umwelt- und Lärmbelastung, nicht jedoch das Verkehrsaufkommen an sich. Ein intelligentes Mobilitätsmanagement kann hier helfen, die Verkehrsbelastung insbesondere in den Städten zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu verbessern. Für Elektrofahrzeuge mit ihrer Reichweiten- und Energieproblematik gilt es, spezielle Herausforderungen zu lösen. Die vorhandenen Infrastrukturen müssen vernetzt und durch leistungsfähige IKT-Systeme effizienter genutzt werden. Neben verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinformations- und Leitsystemen sowie Flottenmanagementlösungen sind auch Technologien für das Lademanagement von Elektrofahrzeugen, für die Car-2-X-Kommunikation und den Echtzeitdatenaustausch notwendig.

Das BMWi will daher mit dem Technologiewettbewerb „IKT für Elektromobilität III“ ausgewählte Forschungs- und Entwicklungs[3]-Aktivitäten sowie Piloterprobungen zur beschleunigten Entwicklung und breitenwirksamen Nutzung ganzheitlicher, auf IKT gestützter Konzepte der Elektromobilität fördern.

Der Technologiewettbewerb ist Bestandteil des Maßnahmenpakets „Innovative Digitalisierung der Deutschen Wirtschaft 2014/2015“, mit dem das BMWi kurzfristig konkrete Maßnahmen im Handlungsfeld „Digitale Wirtschaft und digitales Arbeiten“ der „Digitalen Agenda 2014 bis 2017“ umsetzen wird. Darüber hinaus unterstützt der Technologiewettbewerb die im Regierungsprogramm Elektromobilität vom Mai 2011 beschriebenen Forschungsziele, indem er wesentliche Elemente dieses Programms im Bereich IKT-basierter Konzepte aufgreift.

Konkrete Förderziele:

Ein besonderes Augenmerk soll auf den Bereich der gewerblich genutzten Fahrzeuge gelegt werden. Dabei sind in einer weiten Auslegung auch elektrisch angetriebene Pkw gemeint (z. B. in Fahrzeugflotten), sofern sie gewerblich genutzt werden. Der vorliegende Technologiewettbewerb zielt darauf ab, wirtschaftlich lohnende Anwendungen der Elektromobilität im Nutzfahrzeugsegment zu identifizieren und zum Durchbruch zu verhelfen. Zu diesem Zweck sollen verschiedene Anwendungsbereiche gewerblicher Mobilität (z. B. innerbetriebliche Logistik, City-Logistik, Landwirtschaft und ÖPNV/Taxibetrieb sowie Flottenverbünde) auf ihr Potenzial für eine Elektrifizierung untersucht und in Feldversuchen getestet werden. Im Vordergrund steht dabei nicht die Entwicklung der elektrischen Fahrzeuge und ihrer Antriebe selbst, sondern deren Einbindung in IKT-basierte, ganzheitliche Logistik-, Energiemanagement- und Mobilitätskonzepte.

II. Gegenstand der Förderung

Die Einbindung von E-Fahrzeugen, insbesondere von gewerblich genutzten E-Fahrzeugen, in vorgenannte Konzepte ist mit Herausforderungen und ungelösten Fragestellungen verbunden, die sich nur durch gezielte Forschung, Entwicklung und Erprobung lösen lassen. Offene Standards, Modularität und Datensicherheit sind dabei unabdingbare Voraussetzungen.

Anknüpfend an Erfahrungen aus den Förderschwerpunkten „IKT für Elektromobilität I und II“ sowie den Modellregionen und Schaufenstern Elektromobilität will dieser Technologiewettbewerb die globale Wettbewerbsfähigkeit und System-Kompetenz der deutschen IKT-Wirtschaft, der Automobilbranche und der Energiewirtschaft einschließlich der Energiedienstleister und Mobilitätsanbieter sowie der Wissenschaft in Deutschland verbessern. Besonderer Wert wird auf die Mitwirkung von mittelständischen Unternehmen gelegt. Gleiches gilt für Regionen und Kommunen, die sich als Wegbereiter der Elektromobilität profilieren. Im Rahmen von Modellprojekten sollen ganzheitliche Lösungskonzepte und beispielhafte Systemlösungen – von den Technologien über Dienstleistungen bis hin zu neuen Geschäftsszenarien – entstehen, die auch die neu entstehenden Wertschöpfungsnetzwerke widerspiegeln. Es sollen Nachahmungseffekte, neue Geschäftsideen und Folgeinvestitionen angeregt und neue Tätigkeitsfelder und Märkte im In- und Ausland erschlossen werden. Die übergreifende Beherrschung der Integration von gewerblicher Elektromobilität in die urbane und ländliche Umgebung soll die Standort-Attraktivität steigern.

Fördergegenstand sind FuE-Projekte, die lokal oder regional sichtbar in vorhandene Infrastrukturen eingebettet werden. Im Zentrum stehen die Entwicklung und Erprobung von offenen, IKT-basierten Systemansätzen, bei denen gewerbliche Elektromobilität optimal in intelligente Logistik-, Energie- und Hausnetze sowie Betriebsumgebungen eingebunden wird. Voraussetzung ist dazu die branchenübergreifende Kooperation von Automobilherstellern, Energieversorgern, Zulieferern der Automobil- und Energiebranche, von IKT- und Logistik-Unternehmen, Dienstleistern und der Forschung.

Dabei sollen Projekte in drei Themenschwerpunkten forschen:

1. E-Nutzfahrzeuge und Pkw in der gewerblichen Nutzung

   Hier sollen IKT-basierte Flotten- und Logistikkonzepte sowie Geschäftsszenarien für einen wirtschaftlichen Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge im Nutzfahrzeugbereich entwickelt und erprobt werden. Dabei stehen folgende Anwendungsszenarien im Vordergrund:

   – Intra-Logistik (z. B. Firmengelände, Flughafen, Hafen),
   – innerstädtische Distributionslogistik (Wirtschaftsverkehr),
   – Land- und Bauwirtschaft,

[3] FuE = Forschung und Entwicklung

- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich
- innovativer e-Taxi- und Flotten-Konzepte.

2. Integration der gewerblichen Elektromobilität in Energienetze und Smart Grids

   Mögliche Forschungsthemen:

   - privates, dezentrales Energiemanagement durch IKT-vermittelte Kopplung von E-Fahrzeugen an die sich weitgehend selbst versorgende „Smart Facility“,
   - Integration ganzer Fahrzeugflotten in die Energiesysteme von Gewerbebetrieben und Unternehmen oder Stadtteilen/Gewerbeparks (z. B. Entwicklung von wirtschaftlichen Konzepten zum gesteuerten Laden und Rückspeisen),
   - bessere Integration Erneuerbarer Energien und Erhöhung des Eigenverbrauchs bei Photovoltaik (PV) durch Kopplung von PV-Anlagen und E-Fahrzeugbatterien,
   - erweiterte Kopplung zu lokalen Smart Grids durch Einbeziehung von verschiedenen Erzeugungsanlagen (z. B. PV, Blockheizkraftwerken) und verschiedenen steuerbaren Lasten (z. B. Wärmepumpen und E-Fahrzeuge),
   - Pilotanwendungen für neue IKT-Standards (z. B. ISO/IEC 15118).

3. Intelligente Einbindung in ganzheitliche Mobilitäts-, Plattform- und Logistikkonzepte in Verbindung mit neuer Fahrzeugtechnik

   Mögliche Forschungsthemen:

   - Fahrzeugkommunikation und Entwicklung Hersteller-unabhängiger Schnittstellen zur besseren Vernetzung von E-Fahrzeugen mit der Verkehrsinfrastruktur (z. B. Optimierung der Verkehrsflüsse, Prognostizierung und effektive Steuerung des Schwarmverhaltens, Verarbeitung von Echtzeitdaten zu Fahrzeugposition und Reisezielen sowie von Informationen aus vernetzten Sensoren in taktilen Straßen),
   - IKT-(App-)basierte verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte (z. B. kombinierter Verkehr, Supply-Chain-[Lieferketten-]Management, Frachtbörsen, Multi-Use- und Flotten-Sharing-Konzepte),
   - Entwicklung einer Datenfusionsarchitektur für Elektrofahrzeuge zur gemeinsamen Nutzung von Sensorinformationen im Elektrofahrzeug über Modulgrenzen hinweg,
   - Weiterentwicklung Plattformtechnologien und Cloud-Lösungen (z. B. für Reservierung Parkplatz/Ladesäule, Ferndiagnose/-wartung, dynamische Tourenplanung, Optimierung des Flotten- und Energiemanagements, intelligente Vernetzung von Plattformen zur Auswertung von Daten aus Fahrzeugen, Stromnetzen und Verkehrszentralen zwecks Empfehlungen für optimale Reiserouten).

III. Anforderungen an das Zusammenspiel der Themenschwerpunkte, der Begleitforschung und der Projekte untereinander

Im Interesse eines systemischen Ansatzes ist es wünschenswert, die drei Themenschwerpunkte nicht isoliert zu betrachten und durchzuführen. Über die Aktivitäten der einzelnen Verbundprojekte des Technologieprogramms hinaus sind übergreifende Kooperation und Wissenstransfer außerordentlich wichtig. Dazu wird eine Begleitforschung gesondert durch das BMWi ausgeschrieben. Kernaufgabe der Begleitforschung ist es, die Projekte bei der Identifizierung und Überwindung von Innovationshürden, bei der projektübergreifenden Zusammenarbeit mit anderen Partnern und beim Ergebnistransfer zu unterstützen.

Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, projektübergreifend zusammenzuarbeiten, mit der Begleitforschung zu kooperieren und an anderen vom BMWi durchzuführenden Transfermaßnahmen mitzuwirken.

Projektübergreifende Datensammlung

Die Erfahrung aus den vorangegangenen Förderschwerpunkten zeigt, dass durch eine projektübergreifende Zusammenarbeit nicht nur Synergiepotenziale entstehen, sondern auch Reichweite und Einfluss der Projekte deutlich gesteigert werden. Vor allem die Ergebnisse der Auswertung von anonymisierten Infrastruktur-, Mobilitäts- und Fahrzeugdaten verbessert sich, wenn identische Datensätze in allen relevanten Förderprojekten erhoben und in einem gemeinsamen Datenpool ausgewertet werden. Der Fördergeber entscheidet, welche Teile des Datenpools für weitergehende Auswertungen bei berechtigtem Interesse von Dritten genutzt werden können (z. B. Auswertung in Verbindung mit Schaufenstern Elektromobilität). Eine entsprechende Bereitschaft zur Verfügungstellung von relevanten Daten im Rahmen eines noch festzulegenden Verfahrens wird vorausgesetzt.

IV. Verfahren und Teilnahmebedingungen

Ablauf

Zur Auswahl der Projektvorschläge wird ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Dieser gliedert sich in die folgenden vier Phasen:

- **Phase 1** (bis 27. Februar 2015): Erarbeitung und Einreichung von Projektskizzen,
- **Phase 2** (2. März 2015 bis 31. März 2015): Bewertung und Auswahl der besten Skizzen zur Förderung unter Einbeziehung unabhängiger Gutachter,

- **Phase 3** (1. April 2015 bis 30. Juni 2015): Antragstellung und gegebenenfalls Workshop zur Synergiefindung zwischen den Gewinnern des Wettbewerbs,
- **Phase 4** (ab 1. Juli 2015): nach Prüfung der eingegangenen Anträge Bewilligung und Beginn der Projektdurchführung zwischen September 2015 und etwa Januar 2016.

Adressaten

Gefördert werden im vorwettbewerblichen Bereich liegende Verbundvorhaben, die die unter „Gegenstand der Förderung“ aufgeführten Themenbereiche im Sinne der unten genannten Auswahlkriterien bestmöglich abdecken. Zuwendungsempfänger können private und öffentliche Unternehmen sowie Hochschulen oder Forschungseinrichtungen mit Sitz in Deutschland oder einem anderen EU-Mitgliedstaat (Niederlassung oder Betriebsstätte in Deutschland) sein. Das Vorhaben und die Ergebnisverwertung sind in der Bundesrepublik Deutschland durchzuführen.

Verbundstruktur

- Die Organisation eines Verbunds soll sich in der Regel auf maximal fünf Antragsteller beschränken. Abweichungen nach oben sind zu begründen.
- Bei den Antragstellern sollte mindestens ein mittelständisches Unternehmen beteiligt sein – wünschenswert wäre eine Rolle als Konsortialführer.
- Die Antragsteller können weitere Akteure für notwendige fachliche Zuarbeiten in Form von Aufträgen in das Forschungsprojekt einbeziehen.

Auswahlkriterien

Über die Teilnahme an der Fördermaßnahme entscheidet der Wettbewerb. Auf der Grundlage der Projektskizzen werden die interessantesten Vorhaben durch unabhängige Expertengutachter zur Förderung empfohlen. Kriterien hierfür sind:

Innovationspotenzial

- Alleinstellungsmerkmale der Lösung
- Innovationsgehalt, Ganzheitlichkeit und Originalität des Lösungsansatzes
- wissenschaftlich-technische Qualität
- Bewältigung der Komplexität
- fachlicher Bezug zur Förderbekanntmachung

Umsetzbarkeit

- technische Machbarkeit
- Darstellung der Rechtsverträglichkeit der angestrebten Lösung
- Management technischer und wirtschaftlicher Risiken
- Kompatibilität und Interoperabilität (Berücksichtigung bzw. Schaffung von Standards)
- Klarheit und Reife des FuE-Ansatzes; Qualität und Wirtschaftlichkeit des Arbeitsplans

Markt- und Anwendungspotenzial

- Qualität des Verwertungskonzepts, inkl. Darstellung der wirtschaftlichen Potenziale und der Umsetzbarkeit am Markt
- Ausstrahlungskraft der Pilotanwendung sowie Übertragbarkeit und Nachhaltigkeit der Lösung
- Anwenderorientierung
- Darstellung der ökologischen Verträglichkeit

Konsortium

- Potenzial und Kompetenz der Forschungs-, Umsetzungs- und Anwendungspartner
- Vollständigkeit und Komplementarität des Konsortiums (Akteure, Disziplinen)
- existierende Vorarbeiten sowie Bezug zu relevanten nationalen und internationalen Aktivitäten

Diese Kriterien sollten in der Projektskizze – wenn möglich – mit konkreten Angaben hinterlegt werden. Ein grober Arbeits- und Finanzierungsplan mit Darstellung von Meilensteinen sowie ein grober Verwertungsplan sind der Projektskizze beizufügen.

Europäische Dimension

Antragsteller sollen sich – auch im eigenen Interesse – mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Sie sollen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche oder ergänzende EU-Förderung möglich ist. Insbesondere wird auf die „Green Cars“-Initiative des „European Economic Recovery Plan“ und die geplanten Fördervorhaben im Rahmen der „Green Vehicles Initiative“ im achten Rahmenprogramm von „Horizont 2020“ hingewiesen. Darüber hinaus könnten für den Energie- und Verkehrsbereich die Infrastrukturprojekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ Berührungspunkte aufweisen. Das Ergebnis der Prüfungen soll im nationalen Förderantrag kurz dargestellt werden.

Mitwirkung an der ergebnisorientierten Ausrichtung und der öffentlichen Darstellung des Gesamtförderprogramms

Die ausgewählten Projekte sollen am gemeinsamen Erfolg des Förderprogramms (siehe Förderziele) mitwirken. Dies umfasst auch die Beteiligung an öffentlichkeitswirksamen Messen und Kongressveranstaltungen sowie die Orientierung an den Evaluationskriterien des Förderprogramms. Dem wird während und nach Abschluss des Projekts durch eine vollständige Dokumentation von Ergebnissen Rechnung getragen, wie insbesondere:

- Anzahl und Benennung der aus dem Förderprogramm resultierenden Publikationen in national und international anerkannten Zeitschriften und Buch-Fachverlagen; Anzahl der Wissenschaftspreise auf europäischer und internationaler Ebene,
- Anzahl und Beschreibung der aus dem Förderprogramm resultierenden, breit einsatzfähigen Prototypen (z. B. fortgeschrittene Demonstratoren, Vorprodukte, Lizenzen, Pilotanwendungen),
- Anzahl und Benennung der aus dem Förderprogramm resultierenden Schutzrechte und Marken,
- Anzahl und Beschreibung der im Förderprogramm geschaffenen Innovationen (Plattformen, technische Lösungen, Standards),
- Anzahl und Beschreibung der durch die Fördermaßnahme initiierten Markterschließungsaktivitäten, wie insbesondere Gründung von Innovationszentren, wirtschaftlich gemeinsam agierenden Kooperationsverbünden, Akquisition von Nachfolgeprojekten im internationalen Raum, bekannt werdende Nachahmer-Initiativen,
- Anzahl, Benennung und gegebenenfalls Quantifizierung der aus dem Förderprogramm (während oder im Nachgang zur Förderphase) hervorgehenden wirtschaftlichen Erfolge, insbesondere in Form von Ausgründungen, neu geschaffenen Arbeitsplätzen, innovativen Dienstleistungen, Produkten und Geschäftsmodellen sowie Aufträgen,
- Vorliegen von Risikostrategien für den Umgang mit technischen und nichttechnologischen Entwicklungen (z. B. Rechtsrahmen, Preisverfall, fehlende Nutzerakzeptanz, Datensicherheitsprobleme usw.) für die Verwertungsphase des Projekts.

Die Projekte verpflichten sich, während und nach Ende der Projektlaufzeit Informationen und Daten zu den festgelegten Kriterien im Rahmen einer begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle des Technologieprogramms zur Verfügung zu stellen. In der öffentlichen Darstellung müssen die Projektergebnisse adäquat mit der Fördermaßnahme in Verbindung gebracht werden.

Ansprechpartner

Beauftragt mit der Durchführung des Wettbewerbs und mit der im Anschluss stattfindenden Antrags- und Förderphase ist:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
Projektträger im DLR
Technische Innovationen in der Wirtschaft
Linder Höhe
51147 Köln

Ansprechpartnerin für Fragen zum Bewerbungsverfahren:

Angela Grimm
E-Mail: angela.grimm@dlr.de
Telefon: 0 22 03/6 01 39 38
Telefax: 0 22 03/6 01 30 17

Ansprechpartner für inhaltliche Fragen:

Dr. Frank Otten
E-Mail: frank.otten@dlr.de
Telefon: 0 22 03/6 01 20 93

Einreichung

Projektvorschläge müssen über das Internet unter https://www.pt-it.de/ptoutline/application/IKTEM3 eingereicht werden. Dort findet sich auch das elektronische Formular zur Bewerbung und zur Eingabe der Projektskizze. Der Projektvorschlag liegt passwortgeschützt auf dem Server des DLR und kann bis zum Ausschreibungsende bearbeitet werden. Die Datenübertragung erfolgt verschlüsselt. Damit eine Online-Bewerbung Bestandskraft erlangt, muss sie bis zum Ausschreibungsende beim DLR schriftlich bestätigt werden.

Zu diesem Zweck können Sie von der Internetseite eine Druckversion Ihres Projektvorschlags erstellen und unterschreiben. Bitte beachten Sie, dass für jedes Konsortium nur eine Anmeldung zulässig ist (d. h. die Anmeldung erfolgt projekt-, nicht partnerbezogen). Jeder Partner hat eine entsprechende Interessensbekundung beizufügen.

Ausschreibungsende ist der

27. Februar 2015 um 12.00 Uhr.

Zu diesem Zeitpunkt wird der Serverzugang geschlossen. Der Ausdruck der Bewerbung muss vorher erfolgen! Einsendeschluss für die schriftlichen Bewerbungsunterlagen beim Projektträger ist ebenfalls der 27. Februar 2015 (Datum des Poststempels). Einreichungen per Telefax oder E-Mail können nicht berücksichtigt werden!

Datenschutz

Das DLR speichert die in den Projektskizzen gemachten Angaben in maschinenlesbarer Form. Sie werden zur Auswahl durch die Jury und zur Abwicklung des Projekts verarbeitet. Dabei bleiben die Belange des Daten- und Vertrauensschutzes gewahrt. Lediglich die Teilnehmer und die Projekttitel werden öffentlich bekannt gegeben.

Gutachtersitzung

Die Konsortien mit den geeignetsten Projektvorschlägen werden ausgewählt und gegebenenfalls zeitnah aufgefordert, ihre Projektidee gegenüber unabhängigen Experten-Gutachtern in Berlin zu präsentieren und zu verteidigen. Im Anschluss erfolgt die Endauswahl. Die einreichenden Konsortien müssen sicherstellen, dass sie zur Gutachtersitzung in Berlin ihre Ideenskizze kompetent vorstellen können.

Bewilligung

Die Anbieter der ausgewählten Projekte werden zur Einreichung eines Antrags aufgefordert. Vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Mittel im Bundeshaushalt soll die Umsetzung der ca. 5 bis 8 geeignetsten Pilotvorhaben für einen Zeitraum von etwa drei Jahren mit insgesamt bis zu voraussichtlich 30 Mio. Euro gefördert werden.

Art der Förderung

Bei der Förderung handelt es sich um eine nicht rückzahlbare Anteilsfinanzierung. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Infrastrukturinvestitionen (z. B. in Standard-Software und -Hardware oder firmeneigene EDV) werden nicht in die Förderung einbezogen.

Bei den Zuwendungen könnte es sich um Subventionen im Sinne von § 264 Absatz 7 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Vor der Vorlage der förmlichen Förderanträge werden den Antragstellern die subventionserheblichen Tatsachen gesondert mitgeteilt.

Fördervoraussetzungen

Rechtsgrundlage für die Projektförderung bildet die Bundeshaushaltsordnung (BHO) zusammen mit den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur BHO sowie den jeweils anzuwendenden Nebenbestimmungen des BMWi (NKBF98, ANBest-P bzw. ANBest-GK und BNBest-BMBF98 u. a.). Mit den Arbeiten am Projekt darf noch nicht begonnen worden sein. Zwingende Voraussetzung für die Gewährung einer Bundeszuwendung ist der Nachweis der Sicherung der Gesamtfinanzierung des Projekts. Im Rahmen des späteren Bewilligungsverfahrens hat der Antragsteller gegebenenfalls nachzuweisen, dass er in der Lage ist, den nicht durch Bundesmittel gedeckten Eigenanteil an den gesamten Projektkosten aufzubringen und dass dies seine wirtschaftlichen Möglichkeiten nicht übersteigt (Bonitätsnachweis).

Der Technologiewettbewerb „IKT für Elektromobilität III“ ist im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Projektförderung alle Voraussetzungen des Kapitels I in Verbindung mit Kapitel III Abschnitt 4 Artikel 25 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO – (ABl. EU L 187 26.6.2014, S. 1) erfüllt. Die Förderung beruht insbesondere auf den in Artikel 25 aufgeführten Förderkategorien und -intensitäten und den in Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe i genannten Regelobergrenzen.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden (Artikel 1 Nummer 4a AGVO).

Förderquoten

Die jeweiligen Förderhöchstquoten der AGVO sind maßgeblich. Für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft kann die Förderung je nach Marktnähe der zu entwickelnden Lösungen 25 % bis 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtkosten betragen. Für kleine und Kleinstunternehmen im Sinne der EU-Definition kann im Einzelfall ein Bonus gewährt werden. Forschungseinrichtungen im Sinne von Nummer 1.3 Randnummer 15 Doppelbuchstabe ee des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation (FuEuI-GR), die die Voraussetzungen von Nummer 2.1.1. in Verbindung mit Nummer 2.2. FuEuI-GR erfüllen, können bis zu 100 % gefördert werden. Eine angemessene Eigenbeteiligung ist erwünscht. Diese muss bei Institutionen, die auf Kostenbasis gefördert werden, mindestens 10 % der zuwendungsfähigen Vorhabenkosten betragen.

Sonstige Bestimmungen

Diese Ausschreibung tritt mit ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Zeitgleich wird die Internetseite https://www.pt-it.de/ptoutline/application/IKTEM3 freigeschaltet. Mit der Abgabe der Bewerbungsunterlagen werden die Teilnahmebedingungen des Wettbewerbs „IKT für Elektromobilität III“ akzeptiert.

Berlin, den 24. November 2014

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. Alexander Tettenborn