

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)  
am 21./22. März 2012 in Großräschen  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

#### **TOP 4.3 Thema: Elektromobilität**

#### **I. Bericht zu Themen aus dem Beschluss der VMK vom 05./06. Oktober 2011**

##### **1. Detaillierter Bericht über Ergebnisse und Evaluation des Programms „Modellregionen Elektromobilität“**

Die Bundesregierung hat ein klares Ziel: Bis 2020 soll es eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen geben und Deutschland sich zum Leitmarkt und Leitanbieter in der Elektromobilität entwickeln.

Nach Auslaufen des Konjunkturpakets II soll die Forschung und Entwicklung für Elektromobilität mit einer weiteren Milliarde Euro bis Ende 2013 gefördert werden.

BMVBS hat im Rahmen des Konjunkturpakets II von 2009 bis 2011 rd. 220 Projekte zur Elektromobilität mit einer Gesamtsumme von rund 150 Millionen Euro gefördert.

Dabei wurden zum einen rund 20 Millionen Euro in den Aufbau von Pilot-Wasserstoff-tankstellen und eines Batterietestzentrums investiert. Mit 130 Millionen Euro entfiel der größte Teil der Fördermittel auf das Einzelprogramm "Elektromobilität in Modellregionen", das Ende 2011 erfolgreich abgeschlossen wurde.

Das Programm umfasste acht Modellregionen in Deutschland: München, Hamburg, Rhein-Main, Stuttgart, Bremen/Oldenburg, Berlin/Potsdam, Rhein-Ruhr und Sachsen. In diesen Regionen testete BMVBS erfolgreich den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Alltag, insbesondere unter den Gesichtspunkten Anwenderfreundlichkeit, Umweltauswirkungen und Praxistauglichkeit.

Das Programm beinhaltete neben PKWs, Nutzfahrzeugen und Bussen auch Zweiräder und Leichtfahrzeuge. In den einzelnen Modellregionen wurden dabei verschiedene Schwerpunkte gesetzt – vom gewerblichen Güterverkehr über Hybridbusse oder Personewagen bis hin zu Elektrorollern oder elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs). Zugleich wurden kommunale und regionale Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung der Elektromobilität getestet.

Über 1.000 Ladestationen wurden errichtet. Testfahrer legten mit knapp 2.500 Elektrofahrzeugen mehrere Millionen Testkilometer zurück. Im Einzelnen wurden 881 Pkw, 693 Zweiräder, 600 Pedelecs, 243 Nutzfahrzeuge und 59 Busse eingesetzt.

Die Ergebnisse der Tests zeigten, dass Elektromobilität eine entscheidende Rolle im mobilen Alltag der Menschen spielen kann. Vielversprechende Ansätze wurden entwickelt, die in den nächsten Jahren weiter vertieft werden müssen.

Die Erfahrungen aus den Modellregionen haben eines deutlich gemacht: Es ist wichtig, weiterhin technologieoffen zu bleiben und verschiedene Wege zur Mobilität der Zukunft parallel prüfen.

Ein wichtiger Punkt ist auch, dass bei der Großindustrie, aber auch bei vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen Investitionen ausgelöst wurden, die mindestens das Doppelte der Förderung betragen. Rund 70 % des Fördermitteleinsatzes gingen an private Unternehmen, davon 43 % an kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Zudem kann davon ausgegangen werden, dass der insgesamt erzielte volkswirtschaftliche Nutzen weit darüber hinausgeht. Damit hat die Elektromobilität auch als Investitionsmotor für die Wirtschaft während der vergangenen Finanz- und Wirtschaftskrise gewirkt.

Die Ergebnisse des Programms "Elektromobilität in Modellregionen" wurden Ende November 2011 auf einer zweitägigen Fachkonferenz in Berlin vorgestellt. Dabei diskutierten Vertreter aus den geförderten Modellregionen die Ergebnisse der zweijährigen Tests und weitere Perspektiven für die Elektromobilität in Deutschland.

In der Bewertung des Programms zeigen die vielfältigen Rückmeldungen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, dass die Bundesregierung mit den Mitteln, die während einer besonders schwachen Konjunkturphase Ende 2008 im Rahmen des Konjunkturpakets II bereitgestellt wurden, die Elektromobilität in Deutschland einen großen Schritt vorangebracht hat.

Bezogen auf die eingesetzten Fahrzeuge, die thematische Breite und die Vielfalt der eingebundenen Partner waren die Modellregionen Elektromobilität das wesentliche deutsche Förderprogramm für batterieelektrische Mobilität im Rahmen des Konjunkturpakets II.

Alle fünf übergeordneten Ziele des Förderschwerpunktes „Elektromobilität in Modellregionen“ wurden erreicht:

- 1) Technologieoffene Forschung und Entwicklung bei batterieelektrischen Fahrzeugen;
- 2) Alltags- und nutzerorientierte Demonstration;
- 3) Integration in die Mobilitäts-, Raum- und Stadtentwicklung;
- 4) Lokale Vernetzung der Akteure aus relevanten Industrien, Wissenschaft und öffentlicher Hand;
- 5) Ergebnisorientierter Austausch in übergeordneten Plattformen.

220 eingebundene Projektpartner haben mitgewirkt, davon rund 150 aus den Bereichen Fahrzeughersteller, Komponentenhersteller und -zulieferer, Energieversorger, Logistik und Verkehr. In sechs inhaltlichen Plattformen – die siebte Plattform diente der übergreifenden Programm-Kommunikation – trafen sich regelmäßig Projektpartner der operativen Umsetzung, um ihre Erfahrungen darzustellen und auszutauschen. Auf diese Weise entstand die größte bislang verfügbare Basis von Daten zum Thema Elektromobilität in Deutschland.

Für das BMVBS ist die Erkenntnis zentral, dass die Elektromobilität in einer Reihe von Anwendungsfeldern im Straßenverkehr schon heute alltagstauglich ist. Hierzu gehören der regionale und städtische Wirtschaftsverkehr, der Öffentliche Verkehr mit Elektro- und Hybridbussen sowie der Einsatz von Elektrofahrzeugen in innovativen Mobilitätskonzepten (z. B. Car-Sharing zur Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs).

In diesen Bereichen kann die Elektromobilität schon heute eine beträchtliche Reduktion des Energieverbrauchs und der Emissionen erreichen. Zudem kann in diesen Bereichen eine Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen aufgrund der hohen Fahrleistungen voraussichtlich noch schneller erreicht werden als beim PKW des Privatkunden.

Ein ausführlicher Endbericht zum Programm "Elektromobilität in Modellregionen" ist veröffentlicht unter:

[http://www.now-gmbh.de/de/mediathek.html?tx\\_gogallery\\_pi1%5Bpage%5D=3&tx\\_gogallery\\_pi1%5Bdl%5D=602&cHash=5fe0bb8f742b5b27cb33b30d4f972acb](http://www.now-gmbh.de/de/mediathek.html?tx_gogallery_pi1%5Bpage%5D=3&tx_gogallery_pi1%5Bdl%5D=602&cHash=5fe0bb8f742b5b27cb33b30d4f972acb)

Der 260 Seiten lange Endbericht enthält detaillierte Einzelergebnisse zu den drei wesentlichen Programmbestandteilen Fahrzeuge, Infrastruktur und Nutzer, die Umsetzung des Förderprogramms und die Struktur der Modellregionen.

Weitere Informationen sind auch unter folgenden Internetadressen zu finden:

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregionen-elektromobilitaet.html>

<http://www.now-gmbh.de/de/mobilitaet/mobilitaet-von-morgen/modellregionen-elektromobilitaet.html>

## **2. Möglicher Anpassungsbedarf bei der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 16. Juni 2011**

Die Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Modellregionen-Programm haben die inhaltlichen Prioritäten der BMVBS Förderrichtlinie vom 16. Juni 2011 bestätigt. In die Gestaltung der Förderrichtlinie sind bereits die Empfehlungen des Zweiten Berichts der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) vom Mai 2011, die Schwerpunkte des Regierungsprogramms Elektromobilität und die Ergebnisse aus dem Zwischenbericht des Modellregionen-Programms eingeflossen. Darüber hinaus hat das BMVBS eine begleitende Evaluation des Programms beim Deutschen Institut für Urbanistik in Auftrag gegeben. Zwischenergebnisse dieser Evaluation und daraus resultierende Empfehlungen wurden dem BMVBS regelmäßig übermittelt und sind ebenfalls von Anfang an in die Förderrichtlinie eingeflossen. Daher ist eine Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität an die Endergebnisse der Evaluation nicht erforderlich.

Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen werden im Rahmen der BMVBS-Ressortforschung komplementär zum Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie insbesondere Projekte zur anwendungsorientierten und verkehrsträgerübergreifenden Forschung und zur Praxistauglichkeit von batteriegebundenen Fahrzeugen und Infrastruktur unter Alltagsbedingungen im Feldversuch gefördert.

Kernthemen sind auch die Systemeffizienz bei größeren Fahrzeugflotten und entsprechendem Infrastrukturaufbau, die Einbindung in Mobilitätskonzepte, die Gewährleistung von Interoperabilität sowie Verkehrssicherheit.

Die inhaltliche Kohärenz der BMVBS-Förderrichtlinie innerhalb des Gesamtansatzes der Bundesregierung wird auch durch die Anzahl eingereicherter Projektanträge unterstrichen. Im Jahr 2011 wurden durch das BMVBS 37 Projekte bewilligt, die aus Mitteln der Ressortforschung bzw. nach deren Überführung in den „Energie- und Klimafonds“ (EKF) aus diesem finanziert werden (s. Anlage).

Für das Jahr 2012 wurden noch keine Bewilligungen vorgenommen. Insgesamt wurden 119 Projektskizzen eingereicht. Davon wurden 76 positiv bzw. mit Potenzial für eine Bewilligung bewertet.

### **3. Positive Impulse für andere Programme der Bundesregierung: Schaufenster**

Die durch den Modellregionen-Ansatz des BMVBS gewonnenen Erfahrungen stellen auch eine wichtige Grundlage für die weiteren Forschungs- und Demonstrationsvorhaben der Bundesregierung im Bereich der Elektromobilität dar. Insbesondere das neue Förderprogramm „Schaufenster Elektromobilität“ wird in konzentrierter Form auf dem erfolgreichen Ansatz der Modellregionen aufbauen. Auch in die Konzeption dieses Programms haben die Ressorts (Zwischen-) Ergebnisse und Empfehlungen der Evaluation der bisherigen Elektromobilitäts-Aktivitäten einbezogen.

„Schaufenster“ sind in sich geschlossene Elektromobilitätsregionen, in denen die betroffenen Bereiche „Energie, Fahrzeug und Verkehr“ mit ihren innovativen Technologien und Lösungen in ein Gesamtsystem Elektromobilität eingebunden und angewendet werden.

Dabei arbeiten vier Bundesministerien [neben BMVBS auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWV), das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBWF) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)] themen- und branchenübergreifend eng zusammen; hinzu kommen die weiteren öffentlichen Akteure (Länder und Kommunen) sowie Industrie, Wirtschaft und Wissenschaft (insbesondere die in der NPE vertretenen Unternehmen).

Im Rahmen der Programme des Bundes verfolgt insbesondere das BMVBS das Interesse, die Einbindung von Städten, Regionen und Ländern auf breiter Ebene sicherzustellen. Auch aufgrund der Erfahrungen aus dem Programm „Modellregionen“ ist das BMVBS der festen Überzeugung, dass nur mit der intensiven Beteiligung aller Akteure vor Ort die Markteinführung der Elektromobilität gelingen kann.

#### **4. Sachstandsbericht zum Thema Busspuren**

Im Rahmen der Begleitforschung zu den Elektromobilitäts-Projekten wird das BMVBS auch die zu erwartenden Auswirkungen der Mitnutzung von Infrastrukturen des ÖPNV („Bussonderfahrspuren“) zunächst mittels Modellierung (Simulation) untersuchen. Die Analyse der betrieblichen, infrastrukturellen und integrativen Fragestellungen soll die im Regierungsprogramm Elektromobilität adressierten Aufgabenstellungen (Freigabe von Busspuren für Elektrofahrzeuge, Sonderfahrspuren für Elektrofahrzeuge) umfassen. Gleichzeitig sollen die Wechselwirkungen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV-Betrieb durch geeignete Szenarien analysiert werden, insbesondere die Auswirkungen der gemeinsamen Nutzung der Verkehrswege (z.B. der Bus- oder Sonderfahrspuren) durch Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge des ÖPNV. Die geplanten Untersuchungen beinhalten auch eine kapazitätsabhängige Zuverlässigkeitsanalyse im Hinblick auf den gesamten Verkehrsfluss und auf die Pünktlichkeit des ÖPNV-Betriebs. Eine wesentliche Aufgabe ist hierbei die Ermittlung der kritischen Menge von Elektrofahrzeugen auf Busspuren, ab der signifikante Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten sind. Hierbei werden zur Beschleunigung des ÖPNV konzipierte Lichtsignalanlagen-Steuerungen und ihre Auswirkung auf die Verkehrsabläufe berücksichtigt. Erste Ergebnisse der Forschungen werden für Herbst 2012 erwartet.

Auf dem letzten Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung / Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) am 18./19.01.2012 in Bonn wurde die Frage der Mitbenutzung von Busspuren behandelt.

Dabei wurde mit überwiegender Mehrheit die Auffassung vertreten, dass für die Öffnung der Busspuren für Elektrofahrzeuge die Länder auf die Experimentierklausel des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Straßenverkehrs-Ordnung (Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahmen) zurückgreifen können. Der BLFA-StVO/OWi hält es aber für dringend erforderlich, dass die Frage der Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge zuvor geklärt werden muss.

Das BMVBS wird zunächst die Rolle einer eindeutigen und gut sichtbaren Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen analysieren; die Erkenntnisse sollen bei einer Regelung berücksichtigt werden. Hintergrund sind mögliche unerwünschte Nachahmungseffekte, wenn Elektrofahrzeuge nicht eindeutig als solche zu erkennen sind. Ein Stau auf der Busspur würde in diesem Falle nicht in erster Linie durch Elektrofahrzeuge, sondern durch konventionell angetriebene Fahrzeuge verursacht, die dort unzulässig fahren. Um diesen Effekt zu verhindern, müssen Elektrofahrzeuge sowohl für die anderen Verkehrsteilnehmer als auch für die Ordnungskräfte schnell und eindeutig erkennbar sein. Die entsprechenden Anforderungen sollen im Rahmen der Begleitforschung formuliert werden.

## **II. Sachstandsbericht zu Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität / Umsetzung des Regierungsprogramms Elektromobilität**

### **1. Stand der Umsetzung der Schaufenstervorhaben Elektromobilität**

In Reaktion auf die Förderbekanntmachung der Bundesregierung von Oktober 2011 sind bis zum Stichtag 16. Januar 2012 23 Bewerbungen eingegangen, darunter eine hohe Anzahl qualitativ hochwertiger Konzepte. Die Liste der Bewerbungen haben die vier beteiligten Fachressorts im Internet veröffentlicht.

In einem Wettbewerbsverfahren werden im Frühjahr 3 bis 5 Schaufenster ausgewählt. Auf der Grundlage der Bewertung der Projektskizzen durch eine Fachjury bestimmen die vier beteiligten Bundesministerien die für eine Förderung geeigneten Schaufenster und die darin enthaltenen Projekte. Über das Ergebnis des Auswahlverfahrens wird die Bundesregierung zeitnah informieren.

## **2. Stand der Umsetzung steuerlicher Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität**

### Kraftfahrzeugsteuerbefreiung

Das Ziel des Regierungsprogramms Elektromobilität, die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektro-Pkw von derzeit fünf auf zehn Jahre zu verlängern sowie auf andere reine Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit besonders geringen kombinierten Prüfwerten von weniger als 50 Gramm Kohlendioxidausstoß je Kilometer zu erweitern, soll im Rahmen eines Verkehrsteueränderungsgesetzes umgesetzt werden.

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat Ende 2011 den ersten Gesetzentwurf zur Umsetzung des Regierungsprogrammes vorgelegt. Dieser sieht die Anwendbarkeit technologieoffen auf so genannte „U50 Fahrzeuge“ vor (gemessener CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 50g/km), entsprechend den Vorgaben aus dem Regierungsprogramm. Dabei sind zunächst PKW und Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen einbezogen.

Das BMVBS hat sich in seiner Stellungnahme dafür eingesetzt, dass Fahrzeuge der so genannten Klasse N<sub>2</sub> (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t bis zu 12 t) bereits jetzt in das Kraftfahrtsteuergesetz mit aufgenommen werden, da in Zukunft Plug-In Varianten denkbar sind, die auch die 50g CO<sub>2</sub>-Grenze erreichen. Ein neuer Entwurf der letzten Ressortabstimmung liegt derzeit noch nicht vor.

Die Kabinetttbefassung sowie die Vorlage des Referentenentwurfs sollen im Frühjahr erfolgen.



### Dienstwagenbesteuerung

Im Zuge der Vorbereitung des Jahressteuergesetzes 2013 werden laut BMF Maßnahmen zur Anpassung der Besteuerung von Dienstwagen entsprechend dem Regierungsprogramm Elektromobilität festgelegt.

Demnach sollen die derzeit bestehenden steuerlichen Wettbewerbsnachteile für Elektrofahrzeuge gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor abgebaut werden. Dabei wird sich die Bundesregierung an der bestehenden Systematik der Dienstwagenbesteuerung (Bruttolistenpreis als Bezugsgröße) orientieren.

Laut BMF ist ein Abschlag in Höhe des Listenpreises der Batterie geplant, so dass nicht die vollen 1 % des Bruttolistenpreises (abzüglich Sonderausstattung) des Fahrzeuges in die Berechnung des zu versteuernden Einkommens mit eingehen (*Listenpreis Kfz abzgl. Listenpreis Batterie = BMG\*1 %*).

Die Kabinettsbefassung ist im ersten Halbjahr dieses Jahres in einem der nächsten Steuergesetzgebungsverfahren vorgesehen.

### **3. Beschaffungsmassnahmen der Bundesregierung im Bereich Elektromobilität**

Das Regierungsprogramm Elektromobilität vom 18. Mai 2011 sieht vor, dass ab 2013 10 % aller Neubeschaffungen von Dienstfahrzeugen (Sonderfahrzeuge ausgenommen) einen CO<sub>2</sub>- Ausstoß von unter 50 Gramm CO<sub>2</sub> pro km haben. Die Bundesregierung bereitet dies gegenwärtig vor, z.B. durch entsprechende Rahmenverträge, die im „Kaufhaus des Bundes“ eingestellt werden. Auch sind E-Fahrzeuge erstmals bei den Anschaffungsrichtpreisen berücksichtigt.

Der Bund hat sich im Regierungsprogramm Elektromobilität bereit erklärt, Gespräche mit den Ländern und Kommunen und der Wirtschaft zu führen, damit diese in gleicher Weise initiativ werden.

Im Rahmen der Allianz für eine nachhaltige Beschaffung, die aus Bund, Ländern und Kommunalenvertretern besteht, wurde im Januar 2012 die Expertengruppe Elektromobilität eingerichtet.

Sie wird durch die neu eingerichtete Kompetenzstelle nachhaltige Beschaffung beim Bundesbeschaffungssamt im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern geleitet und soll dem Erfahrungsaustausch bei der öffentlichen Beschaffung von E-Fahrzeugen dienen. Die Auftaktsitzung der Expertengruppe soll im März 2012 stattfinden.

#### **4. Aktueller Stand der Maßnahmen im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP)**

Im Rahmen des NIP wurden für den Zeitraum 2006-2016 1,4 Mrd. Euro (davon 700 Mio. Euro aus öffentlicher Hand) bereitgestellt.

Im Rahmen des NIP sind mittlerweile über 200 Einzelvorhaben in der Förderung, die Mehrzahl davon läuft im Bereich Verkehr und Wasserstoffinfrastruktur.

Die Verwendung von Wasserstoff als alternativem Kraftstoff in Fahrzeugen z. B. mit Brennstoffzellen ist nach wie vor eine viel versprechende Option von Elektromobilität. Und gerade deutsche Unternehmen sind führend in dieser Technologie. Gerade in Zusammenhang mit der Energiewende und dem Erfordernis, Speichersysteme mit hoher Kapazität und Langzeitstabilität bereitzustellen, ist die Bedeutung von Wasserstoff als Energieträger weiter gestiegen. Energiewende und Wasserstoffmobilität befördern sich wechselseitig:

Der erhöhte Anteil regenerativer Energiequellen erfordert leistungsfähige Speicher wie Wasserstoff, gleichzeitig begünstigt seine Verfügbarkeit als Energiespeicher auch seinen Einsatz als Fahrzeugtreibstoff. Erste Fahrzeughersteller (Beispiel Daimler AG) haben ihre Absicht bekräftigt, die Serienfertigung von Brennstoffzellefahrzeugen wegen der hohen Entwicklungsfortschritte auf das Jahr 2014 vorzuziehen.

Innerhalb der Clean Energy Partnership (CEP) sind mittlerweile über 50 wasserstoffbetriebene PKW sowie Nahverkehrsbusse derzeit in Berlin, Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg im Einsatz. Weitere Regionen haben bereits ihr Interesse signalisiert. Auch das BMVBS hat mittlerweile ein Brennstoffzellenfahrzeug der Daimler B-Klasse in seinem Fuhrpark.

Bisher werden in der CEP monatlich im Schnitt 19.000 km Fahrleistung erreicht; und bei ca. 1.900 PKW-Betankungen wurden in einem Jahr knapp 7,4 Tonnen Wasserstoff abgegeben.

## **5. Internationale Kooperationen des BMVBS**

Die internationalen Kooperationen des BMVBS im Bereich Elektromobilität wurden weiter ausgebaut: Im Rahmen der strategischen Partnerschaft zu Elektromobilität mit China haben in 2011 vorbereitende bilaterale Arbeitssitzungen in Deutschland und China stattgefunden. Die Modellregionen Hamburg, Bremen und Rhein-Ruhr haben die Kooperation mit den jeweiligen chinesischen Partnerregionen (Shenzen, Dalian, Wuhan) aufgenommen bzw. verstetigt.

Der Deutsch-Französische Flottenversuch, der von BMVBS und BMWi gefördert wird, ist angelaufen und zeigt Lösungsmöglichkeiten für grenzüberschreitende Herausforderungen der Elektromobilität.

Auch im Rahmen der vereinbarten Kooperation mit Israel zum Thema Elektromobilität haben die ersten Arbeitssitzungen stattgefunden, um Erfahrungen zum Thema auszutauschen und Potential zur Verstetigung der Zusammenarbeit zu eruieren.

Die seit dem Jahr 2009 bestehende deutsch-indische Arbeitsgruppe zu alternativen Antrieben und Kraftstoffen im Automobilsektor dient dem regierungs- und industrieseitigen Erfahrungsaustausch in diesem Themenfeld. Elektromobilität ist dabei eines der prioritären Themen.

Anlage: Aktuell bewilligte/festgesetzte BMVBS-Projekte im Bereich Elektromobilität

Zuwendungsempfänger	Ort	Thema	Förder- summe (EUR)
Bombardier Transportation GmbH	Berlin	Entwicklung der weltweit ersten multimodalen Teststrecke für induktiv geladene Fahrzeuge sowie eines vollelektrisch angetriebenen Busprototypen, welcher mittels Induktion unterflur, kontaktfrei und permanent mit Strom versorgt wird.	1.561.675
TSB Innovationsagentur Berlin GmbH	Berlin	Regionale Projektleitstelle für die Modellregion Berlin-Potsdam 2011-13	229.132
SFC Energy AG	Brunnthal	Strom- und Wärmeerzeugung mit der DMFC - Brennstoffzelle im Elektrofahrzeug	1.435.883
TEDi Logistik GmbH	Dortmund	ELMO - Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre	379.180
Wirtschaftsförderung Dortmund	Dortmund	ELMO - Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre	46.294
CWS-boco Deutschland GmbH	Dreieich	ELMO - Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre	382.977
Sächsische Energieagentur - SAENA GmbH	Dresden	Regionale Projektleitstelle der Modellregion Elektromobilität Sachsen	238.363
Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (FH)	Dresden	SaxMobility II - Mobile Endgeräte als Zugangs- und Abrechnungssystem für Ladeinfrastruktur sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV mit Weiterentwicklung von Nutzungskonzepten zum Einsatz elektrischer Fahrzeuge	956.520
DB FuhrparkService GmbH	Frankfurt am Main	e-Mobil Saar - Elektromobilität als öffentlicher Verkehr: Das Beispiel Saarland	1.247.448
ESG Elektroniksystem- und Logistik- Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Fürstfeldbruck	Strom- und Wärmeerzeugung mit der DMFC - Brennstoffzelle im Elektrofahrzeug	221.273
EE Energy Engineers GmbH	Gelsenkirchen	Internationalisierung Rhein-Ruhr-Niederlande: Initiierung grenzüberschreitender Projekte, Informations- und Erfahrungsaustausch und Abstimmung von Standards	248.609
EE Energy Engineers GmbH	Gelsenkirchen	Internationalisierung Rhein-Ruhr-WUHAN (China): Fortsetzung und Intensivierung des Informations- & Erfahrungsaustauschs zu Demonstrationsprojekten	431.230
EE Energy Engineers GmbH	Gelsenkirchen	Regionale Projektleitstelle für die Modellregion Rhein-Ruhr 2011-13	281.085
hySOLUTIONS GmbH	Hamburg	Regionale Projektleitstelle Elektromobilität III	310.983
Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft	Hamburg	Modellregion Elektromobilität Hamburg: Erprobung und betriebliche und technische Optimierung der Dieselhybridbusse bei der HOCHBAHN	973.738
TRIDELTA Weichferrite GmbH	Herrnsdorf	Optimierung von Komponenten der induktiven Energieübertragung für Elektrofahrzeuge und Systemerprobung	25.065
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH	Kaiserslautern	PLS Bremen-Oldenburg - Regionale Projektleitstelle der Modellregion Elektromobilität Bremen/Oldenburg	226.332
Forschungs- und Transferzentrum Leipzig e.V. an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig (FH)	Leipzig	SaxMobility II - Mobile Endgeräte als Zugangs- und Abrechnungssystem für Ladeinfrastruktur sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV	66.759
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Leipzig	SaxMobility II - Mobile Endgeräte als Zugangs- und Abrechnungssystem für Ladeinfrastruktur sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV	328.348
Busch-Jaeger Elektro GmbH	Lüdenscheid	ELMO - Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre	52.749
FfE Forschungsstelle für Energiewirtschaft e. V.	München	Alltagstauglichkeit des induktiven Ladens	39.680
Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V. (FhG)	München	Sozialwissenschaftliche Begleitforschung Modellregionen II	381.487
Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V. (FhG)	München	Optimierung von Komponenten der induktiven Energieübertragung für Elektrofahrzeuge und Systemerprobung	930.060
Fraunhofer-Gesellschaft zur	München	PLS Bremen-Oldenburg - Regionale Projektleitstelle der Mo-	225.621

Förderung der angewandten Forschung e.V. (FhG)		dellregion Elektromobilität Bremen/ Oldenburg	
Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V. (FhG)	München	ELMO - Elektromobile Urbane Wirtschaftsverkehre	356.635
United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG	Neuss	ELMO - Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre	259.959
Stadtwerke Offenbach Holding GmbH	Offenbach	Finanzierung der regionalen Projektleitstelle Modellregion Elektromobilität Rhein-Main	279.457
Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung	Ottobrunn / Lathen	Optimierung von Komponenten der induktiven Energieübertragung und Systemerprobung	1.074.069
Viseon Bus GmbH	Pilsting	Entwicklung eines Busprototypen, welcher mittels Induktion unterflur, kontaktfrei und permanent mit Strom versorgt wird zum Einsatz im Öffentlichen Nahverkehr, als Verbundvorhaben mit Bombardier Transportation GmbH	668.753
IZES gGmbH	Saarbrücken	e-Mobil Saar - Elektromobilität als öffentlicher Verkehr: Das Beispiel Saarland	802.874
VGS Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH	Saarbrücken	e-Mobil Saar - Elektromobilität als öffentlicher Verkehr: Das Beispiel Saarland	248.876
Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG	Sengenthal	Optimierung von Komponenten der induktiven Energieübertragung und Systemerprobung	70.463
Alcatel-Lucent Deutschland AG	Stuttgart	Optimierung von Komponenten der induktiven Energieübertragung und Systemerprobung	182.298
Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH	Stuttgart	Projektleitstelle Elektromobilität Region Stuttgart	274.714
e-mobil BW GmbH	Stuttgart	Projektleitstelle Elektromobilität Region Stuttgart	103.180
Hochschule Wismar University of Technology, Business and Design	Wismar	INMOD - Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten	3.402.091
HOPPECKE Advanced Battery Technology GmbH	Zwickau	Primo - Nutzung und Eignung kommerzieller prismatischer Lithium-Ionen Zellen für die Elektrifizierung des Antriebstranges von Fahrzeugen im Bereich des ÖPNV	131.017
EnBW, Siemens, Porsche, Bosch	International	CROME – Deutsch-Französischer Flottenversuch	2.965.583
Zuteilung D noch offen	International	ERANET Plus Electromobility +, EU-Programm	3.000.000