

# Mobilität & Verkehr

1/2015

+++ Neues Forschungsprogramm gestartet +++ Neues Forschungsprogramm gestartet +++ Neues Forschungsprogramm gestartet +++

## Wort ab :

>>> Liebe Leserinnen und Leser,

Digitalisierung und Industrie 4.0 sind die aktuellen und zukünftigen Treiber auch und gerade für Innovationen im Verkehr, sowie für die Mobilität. Dies hat der IT-Gipfel 2015 gerade eindrucksvoll bestätigt.

In dieser Ausgabe finden Sie Berichte aus der vernetzten mobilen Welt, die uns vom automatisierten Fahren über die Digitalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs bis zur „open access“-Plattform FIS führen. Und viele werden folgen: Seit Ende September liegen uns vielversprechende Skizzen zum neuen Fachprogramm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vor. Zusätzliche Impulse sind von der jüngst veröffentlichten Förderbekanntmachung zum Automatisierten Fahren zu erwarten. Wir dürfen gespannt sein.

Unsere aktuellen Newsletter, sowie die Termine zu den aktuellen Förderbekanntmachungen finden Sie auch online unter [www.tuvpt.de](http://www.tuvpt.de). Für den Jahresendspurt und das kommende neue Jahr wünsche ich Ihnen viel Erfolg und gutes Gelingen.

Herzlichst, Ihr

Magnus Lamp, Leiter Forschungsmanagement

Köln, den 07.12.2015

## Mehr wissen – FIS!

FIS ist die größte nationale „open-access-Plattform“ im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Das System unterstützt den Wissenstransfer aus der Verkehrsforschung und Verkehrswissenschaft in die Politik und öffentliche Verwaltungspraxis. Zehn renommierte Forschungseinrichtungen sind daran beteiligt. Dazu zählen zahlreiche universitäre Forschungseinrichtungen und Lehrstühle der TU Dresden, der TU Hamburg-Harburg, der TU Berlin sowie der Universität Karlsruhe. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die TÜV Rheinland Consulting (TRC) wiederholt mit der Leitung und inhaltlichen Koordinierung des Forschungs-Informations-Systems (FIS) beauftragt. Das Kompetenz-Netzwerk für Verkehr und Mobilität existiert bereits seit 2001, seit 2008 ist die TRC dafür verantwortlich.

Was hat sich geändert? Stärker als bislang wird die Plattform in Zukunft aus privaten Quellen finanziert. Auch wird das Team von Arnd Motzkus seine Aktivitäten im Bereich Politikberatung ausbauen. Einfach mal reinschauen!

[www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de). Ansprechpartner: [amd.motzkus@de.tuv.com](mailto:amd.motzkus@de.tuv.com)

## Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr

Kunden erwarten, dass sie sich einfach und problemlos mit den Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personenverkehrs fortbewegen können: Informieren, Buchen und Bezahlen muss über alle Mobilitätsdienste hinweg möglich sein und nicht an Verwaltungs- oder Bedienungsstellen halt machen. Und nicht, indem man sich bei jedem Unternehmen neu registrieren muss!

Mit der Initiative Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im April 2015 ein Dialog- und Stakeholder-Prozess initiiert. Ziel und Ergebnis soll eine belastbare Vereinbarung in Form einer Roadmap sein. Darin sollen die Ziele und Handlungserfordernisse mit den notwendigen Schritten und vor allem den entsprechenden Verantwortlichkeiten dokumentiert sein, nach denen die Stakeholder die digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr in den kommenden Jahren vorantreiben und herstellen möchten. Zu den Stakeholdern gehören Vertreter der zuständigen Ministerien der 16 Bundesländer, kommunalen Spitzenverbände (z. B. Deutscher Städtetag), Vertreter von Verkehrsunternehmen

(u. a. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und Branchenverbänden (u. a. BITKOM) sowie des Kunden (Verbraucherzentrale Bundesverband).

Dieses Vorgehen stellt eine von vier Maßnahmen des BMVI dar, die im Rahmen der Strategie Intelligente Vernetzung der Bundesregierung umgesetzt werden soll.

In Workshops unter Beteiligung verschiedener Ebenen auf Seiten der Stakeholder wurde bereits ein gemeinsames Verständnis zu den Visionen und Zielen der Roadmap entwickelt und erreicht. Unter einer Einbindung der Fachebenen hat eine Bildung, Bündelung und erste Priorisierung von Maßnahmen stattgefunden, die es weiter auszuführen gilt. TÜV Rheinland Consulting koordiniert und managt diesen Dialog. In einem zunehmend organisierten Prozess soll bis zum Sommer 2016 durch die Stakeholder eine Roadmap erarbeitet werden, deren Maßnahmen in den kommenden Jahren gemeinsam umgesetzt werden sollen.

[www.mobilitaet21.de](http://www.mobilitaet21.de)

Ansprechpartner: [elmar.sticht@de.tuv.com](mailto:elmar.sticht@de.tuv.com)

## Vorhang auf! Ergebniskonferenz Schaufenster Elektromobilität am 14. und 15. April 2016



2016 enden die rund 90 Projekte des Förderprogramms Schaufenster Elektromobilität. Die Begleit- und Wirkungsforschung des Schaufensterprogramms bereitet aktuell gemeinsam mit dem Projektträger VDI/VDE-IT und TÜV Rheinland eine Konferenz vor, in der die Ergebnisse der Förderinitiative und deren Nutzung im Mittelpunkt stehen.

Wissenschaftler und Vertreter aus Politik und Wirtschaft berichten und diskutieren zunächst intensiv über innovative Produkte und Verfahren aus den Projekten. Die Fachforen am zweiten Veranstaltungstag stehen im Zeichen der Anwender wie Kommunen, Verkehrsbetriebe, Firmen mit

Unternehmensflotten und Privatpersonen. Flankiert wird die Konferenz von einer umfangreichen Sonderfahrzeugausstellung sowie den Präsentationsinseln der vier beteiligten Schaufensterregionen und der Begleit- und Wirkungsforschung. Selbstverständlich besteht durchgängig die Möglichkeit, verschiedene Elektrofahrzeuge Probe zu fahren. Die Veranstaltung findet am 14. und 15. April 2016 in der Halle 3 der Leipziger Messe parallel zur Auto Mobil International AMI statt. Es werden rund 300 Teilnehmer erwartet. Eine Anmeldung ist erforderlich und ab Januar 2016 unter <http://schaufenster-elektromobilitaet.org> möglich.

Das Schaufensterprogramm wird ressortübergreifend finanziert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie das Bundesministerium für Bildung und Forschung.

Diese stellen ca. 180 Millionen Euro für das Programm zur Verfügung.

<http://schaufenster-elektromobilitaet.org>

Ansprechpartner:

[soreen.grawenhoff@de.tuv.com](mailto:soreen.grawenhoff@de.tuv.com)

## Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien

Im Juni 2015 wurde das Fachprogramm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) veröffentlicht. Der Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien unterstützte hierbei das BMWi in der Vorbereitung und Programmentwicklung und begleitet als beliehener Projektträger anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte in den Bereichen „Automatisiertes Fahren“ und „Innovative Fahrzeuge“. Seit dem Start des Programms wurden bereits 14 neue Verbundprojekte (63 Einzelvorhaben) bewilligt. Insgesamt werden hierfür 80 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, durch das BMWi wurden Zuwendungen in rund hälftiger Höhe zugesagt.

**Neubewilligungen „Effizienzsteigerung Fahrzeugantriebe – Förderinitiative für umweltfreundliche und effiziente Antriebstechnik für Straße und Schiene“**

13 Verbundprojekte mit einem Fördervolumen in Höhe von knapp 27 Mio. Euro wurden im Bereich „Innovative Fahrzeuge“ zur Effizienzsteigerung konventioneller Antriebstechnologien erfolgreich gestartet. Diese Projekte sind Teil der Umsetzung der Ende 2013 veröffentlichten Förderbekanntmachung „Effizienzsteigerung Fahrzeugantriebe – Förderinitiative für umweltfreundliche und effiziente Antriebstechnik für Straße und Schiene“. Insgesamt konnten damit im Rahmen der Förderbekanntmachung 16 neue Verbundprojekte auf den Weg gebracht werden, mehr als 35 Mio. Euro werden hierfür durch das BMWi zur Verfügung gestellt bei Gesamtkosten von über 70 Mio. Euro.

**Neubewilligung Ko-HAF**

Als erstes Projekt des Programmschwerpunktes „Automatisiertes Fahren“ wurde das Verbundprojekt „Ko-HAF – Kooperatives hochautomatisiertes Fahren“ bewilligt. Das Projekt greift seit Juni 2015 neue technologische Herausforderungen im Bereich des hochautomatisierten Fahrens für höhere Geschwindigkeitsbereiche (bis 130 km/h) auf gut ausgebauter Verkehrsinfrastruktur auf. Ein wesentliches Element des Projektes ist die Entwicklung einer hochaktualisierbaren, digitalen Karte, die mittels einer Back-End-Lösung (Safety Server) und zugehöriger kooperativer Mobilfunkkommunikation aktuell gehalten und den Fahrzeugen zur Verfügung gestellt wird. Die Informationen werden dann in die Fahrzeugregelung integriert. Insgesamt arbeiten 17 Partner mit einem Gesamtbudget von über 36 Mio. Euro 3,5 Jahre

daran, das kooperative und hochautomatische Fahren voran zu bringen. Das BMWi steuert rund 17 Mio. Euro Forschungsgelder bei.

**Projektskizzen**

Damit auch zukünftig innovative Ideen gefördert werden können, ist es im Rahmen des neuen Fachprogramms zweimal im Jahr möglich, neue Projektskizzen einzureichen. Zum Stichtag am 30. September 2015 wurden dem Projektträger über 20 Skizzen vorgelegt. Die fundierte Bewertung und Auswahl der Ideen liegen nun im Fokus der Arbeiten des Projektträgers. Weitere Skizzen können bis zum nächsten Stichtag am 31. März 2016 eingereicht werden.

**Neue Förderbekanntmachung „Hoch- und vollautomatisiertes Fahren für anspruchsvolle Fahrsituationen“**

Zur Umsetzung des Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ wurde darüber hinaus aktuell die Förderbekanntmachung „Hoch- und vollautomatisiertes Fahren für anspruchsvolle Fahrsituationen“ veröffentlicht. Sie zielt auf den nächsten Schritt bei der Entwicklung von automatisierten Fahrfunktionen. Für spezifische Fahraufgaben in verhältnismäßig einfachen und beherrschbaren Fahrsituationen werden in den kommenden Jahren schon automatisierte Systeme auf dem Markt erscheinen. Jedoch wird das automatische Fahren erst seine volle Leistungs- und Wirkungsfähigkeit entfalten können, wenn die Systeme auch unter und in anspruchsvollen Situationen, wie zum Beispiel an Knotenpunkten, in komplexen und interaktionsstarken Räumen usw. greifen. Zudem werden Einzelsysteme und -lösungen nur zusammengeführt das gesamte Potenzial im automatisierten Fahren ausschöpfen können. Beide Aspekte werden durch die Bekanntmachung adressiert. Eine Beteiligung von kleinen und mittelständigen Unternehmen ist ausdrücklich gewünscht. Die Frist für die Einreichung von Skizzen ist der 29. Januar 2016. Neben den Fördermöglichkeiten auf nationaler Ebene stellt die Europäische Kommission im Zeitraum 2016–2017 insgesamt 114 Mio. Euro für Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich des automatisierten Fahrens zur Verfügung. Schwerpunkt der Ausschreibungen Automater Road Transport im Programm Horizont 2020 ist die Demonstration automatisierter Fahrsysteme für Pkw und Lkw.

[www.tuvpt.de](http://www.tuvpt.de)

Ansprechpartnerin: [daniela.wirtz@de.tuv.com](mailto:daniela.wirtz@de.tuv.com)

## Interview mit Dr. Stefan Lücke

Dr. Stefan Lücke, Projektkoordinator Ko-HAF, Continental Division Chassis & Safety im Bereich Zukunftsentwicklung

*Im Zuge der vielen Pressemitteilungen der letzten Zeit – u.a. auch aus dem Silicon Valley – entsteht leicht der Eindruck, dass das hochautomatische Fahren schon allgegenwärtig ist. Warum brauchen wir dann noch ein Forschungsvorhaben Ko-HAF?*

Mit Sicherheit ist hochautomatisiertes Fahren eines der Themen, das in den Medien allgegenwärtig ist, was aber nicht bedeutet, dass wir bereits wirklich hochautomatisierte Fahrzeuge im Markt sehen. Der Fahrer muss beim hochautomatisierten Fahren die Systeme nicht mehr dauerhaft überwachen und kann die Fahraufgabe für einen gewissen Zeitraum an das Fahrzeug abgeben, um beispielsweise E-Mails zu lesen oder zu schreiben. Den Fahrer von der Überwachung der Fahraufgabe zu befreien ist eine Herausforderung. Wir gehen von den ersten hochautomatisierten Fahrzeugen in den kommenden Jahren aus, allerdings beschränkt auf einige Szenarien. Um diese Entwicklung weiter voranzutreiben, benötigen wir Forschungsvorhaben wie Ko-HAF. Ko-HAF konzentriert sich auf das Automatisierte Fahren der zweiten Generation, also um die Erweiterung der Systeme, die wir als erstes im Markt erwarten, um zusätzliche Szenarien und Systemanteile.

*Welche Situationen sollen dabei adressiert werden?*

Projektziel ist die Erforschung neuer Systeme und Funktionen, die das hochautomatisierte Fahren auf der Autobahn, bei höheren Geschwindigkeiten und in komplexeren zusätzlichen Situationen ermöglichen. Dazu zählen zum Beispiel Spurwechsel- und Einfädelszenarien, Fahrmanöver am Ende des Fahrstreifens oder das Auffahren auf die Autobahn. Auch der Umgang mit Hindernissen auf der Fahrbahn bei höheren Geschwindigkeiten wird weiter betrachtet.

*Was macht Ko-HAF so besonders?*

Die Forschungsinitiative versetzt uns durch das kooperative Arbeiten von Automobilherstellern, Automobilzulieferern, wissenschaftlichen Institutionen sowie öffentlichen Partnern in die Lage, übergreifende Ansätze zu erforschen und ein gemeinsames Verständnis für unterschiedliche Aufgaben zu finden. Insbesondere für solche Aufgaben, bei denen Fahrzeuge zusammenwirken müssen. So wird der Datenaustausch zwischen Partnern über ein gemeinsames Backend, hier im Projekt Safety Server genannt, erforscht. Aber auch kooperative Systemfunktionen, Fahrerschnittstellen und Testverfahren werden gemeinsam entwickelt. Dies bringt uns einen erheblichen Schritt weiter in Richtung hochautomatisiertes Fahren.

*Wo sehen Sie die Voraussetzungen und wo die größten Herausforderungen, um das hochautomatisierte Fahren auf die Straße zu bringen?*

Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau ist die unverzichtbare Grundlage. Nur Fahrzeuge, die die Verkehrssicherheit erhöhen, werden Akzeptanz beim Endkunden finden. Beim hochautomatisierten Fahren muss der Fahrer in der Lage sein, die Steuerung des Fahrzeugs innerhalb einer gewissen Zeitspanne wieder übernehmen zu können. Für die Zeit, die der Fahrer dafür benötigt, ist es notwendig, dass das Fahrzeug sein Umfeld und die Verkehrssituation richtig einschätzt. Dies ist insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten und in komplexeren Szenarien eine Herausforderung. Dieser Aufgabe widmet sich unter anderem Ko-HAF. Eine weitere Herausforderung ist das plötzliche Auftauchen von Situationen, die eine Fahrerübernahme erfordern. Daher liegt ein weiterer Forschungsschwerpunkt bei Ko-HAF auf neuen Systemfunktionen, die beim kooperativen Verhalten der Fahrzeuge untereinander eine wichtige Rolle spielen.

## Wegweiser für kooperatives Fahren



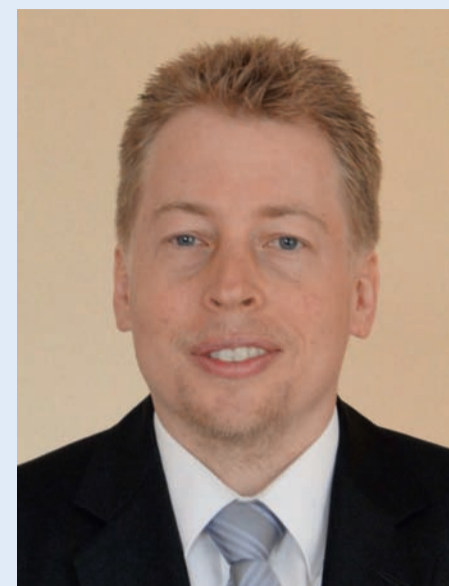
Zwei bedeutsame Forschungsinitiativen im Bereich kooperativer Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagementsysteme gehen zu Ende und zeigten eindrucksvoll ihre Ergebnisse.

Am 7. und 8. Oktober präsentierten namhafte Firmen aus der Fahrzeug- und IKT-Industrie zusammen mit Forschungseinrichtungen und städtischen Einrichtungen die umfangreichen Projektergebnisse im Rahmen einer umfangreichen Ausstellung in der Messehalle konnten die rund 300 geladenen Gäste die neusten Entwicklungen für den städtischen Bereich live im Rahmen von zahlreichen Fahrdemonstrationen erleben. Dabei standen ihnen über 280 Experten des Projektes für tiefgehende Fachgespräche zur Verfügung. Im Teilprojekt „Vernetztes Verkehrssystem“ wurden Systeme, wie z.B. der „Grüne-Welle Assistent“ demonstriert, die nachweislich einen positiven Effekt auf die Verkehrseffizienz im Ballungsraum haben. In der Stadt gilt es, insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Menschen als Fußgänger und Radfahrer, zu schützen. Im Teilprojekt „Kognitive Assistenz“ ist die automatische Erkennung von diesen Verkehrsteilnehmern sowie der Intention weiter erforscht worden.

Fahrerassistenzsysteme reagieren auf diese Information und vermeiden Schlimmeres. Andere im Projekt entwickelte Systeme unterstützen den Fahrer in städtischen und stressigen Alltagssituationen wie Engstellen und kritischen Ausweich- und Einfädelsituationen. Bei all diesen neuen Systemen gilt es auch den Mensch hinter dem Steuer nicht zu überlasten. Hier hat das Teilprojekt „Mensch im Verkehr“ durch methodische, simulatorische und empirische Untersuchungen Lösungen

angezeigt, wie die Systeme sinnvoll gestaltet werden sollten, um nicht zu einer Überforderung bzw. Belastung zu führen.

Auch das Projekt CONVERGE (COmmunication Network VEHICLE Road Global Extension) befindet sich in der Endphase und zeigte auf einer öffentlichen Abschlusspräsentation Ende Juni in Frankfurt, welche Potenziale die neu im Projekt entwickelte Architektur für die kooperative Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit infrastrukturseitigen Einrichtungen heben kann. Rund 190 Besucher folgten den Vorträgen. Zudem konnten die Gäste die Wirkung der Entwicklung anhand einer realen Falschahrdemonstration anschaulich erleben. Die Infor-



*Wann werden wir hochautomatisierte Fahrzeuge „Made in Germany“ auf der Straße sehen?*

Die Automatisierung des Fahrens wird schrittweise erfolgen, über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren. Auf dem Weg vom teil- über das hoch- bis hin zum vollautomatisierten Fahren ist noch viel Forschungs- und Entwicklungsarbeit zu leisten. Parallel zu technischen Herausforderungen stehen auch die Entwicklung von bezahlbaren Technologien sowie die Schaffung eines gültigen Rechtsrahmens im Fokus. Heute im Markt befindliche Fahrerassistenzsysteme stellen den ersten Schritt in diese Richtung dar und ermöglichen es, die künftigen Automatisierungsstufen evolutionär zu entwickeln.

*Wir danken Ihnen für das Gespräch.*

Es ist vorgesehen, in Zusammenarbeit mit der europäischen Kommission, der European Green Vehicles Initiative Association (EGVIA) und europäischen Ländern und Regionen einen sogenannten ERA-NET Cofund zur Förderung der Elektromobilität in Europa einzurichten. Die neue Plattform **Electric Mobility Europe** wird auf den Erfahrungen, Netzwerken und Ergebnissen der Elektromobilität+ Initiative aufbauen und entwickelt, um länderübergreifende Forschung und einen zielgerichteten Politikaustausch zu den Themen der E-Mobilität in Europa auf eine weitere Kooperationsstufe zu stellen. Mit dem zweigleisigen Ansatz der Initiative werden dabei Forschung und Politik stärker miteinander vernetzt, um die Einführung der Elektromobilität auf europäischer Ebene zu beschleunigen. Im Rahmen der ersten der beiden Säulen werden Innovationsprojekte mit den Schwerpunkten Anwendung und Demonstration der E-Mobilität in Europa gefördert. Unterstützte Projekte werden

• helfen, die Markteinführung für kostengünstige und sozialverträgliche Lösungen für die Integration von Elektromobilität in Europas städtische und regionale Verkehrssysteme zu beschleunigen,

• praktische Leitlinien und Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger in den zuständigen Behörden entwickeln,

• Industrie und Dienstleistungssektoren bei der Bereitstellung geeigneter und praktikabler Lösungen für die Elektromobilität in europäischen Städten unterstützen,

• zur Umsetzung großer und gut sichtbarer Demonstrations- und Umsetzungsprojekte beitragen.

Es ist geplant, 2016 einen Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen zu vorher definierten Schlüsselkriterien der Elektromobilität zu starten. Neben der Finanzierung von Innovations- und Demonstrationsprojekten wird das ERA-NET Cofund eine zweite strategische Säule etablieren. In diesem Rahmen wird das Netzwerk eine Plattform für die Zusammenarbeit und den Austausch von Informationen und Erfahrungen zwischen den teilnehmenden Ländern und Regionen bereitzustellen.

Gute Aussichten also für die europäische Verkehrsforschung in Sachen Elektromobilität!

[www.electromobility-plus.eu](http://www.electromobility-plus.eu)  
Ansprechpartner: [oliver.althoff@de.tuv.com](mailto:oliver.althoff@de.tuv.com)

Redaktion: Susanne Müller (V. i. S. d. P.), [susanne.mueller@de.tuv.com](mailto:susanne.mueller@de.tuv.com)

Fotos der Textseite: Projektkoordinator CONVERGE und UR-BAN, Continental, Leipziger Messe  
Interview: Dr. Stefan Lücke  
Foto Titelseite: Shutterstock  
Gestaltung: Bärbel Richter

Copyright: TÜV Rheinland Consulting GmbH

## Aus Electromobility+ wird Electric Mobility Europe

Die Forschungsinitiative Electromobility+ ist auf der Zielgeraden. Das gemeinsame Förderprogramm zur Elektromobilität zwischen der Europäischen Kommission und öffentlichen Förderprogrammen aus 13 europäischen Ländern und Regionen endet in diesem Jahr. Vorderstes Ziel war es, nachhaltige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Elektromobilität in Europa bis 2025 zu schaffen. Sie war zudem ein Beitrag zur europäischen Green Cars Initiative der Europäischen Kommission.

Jedes der 18 geförderten Projektkonsortien wurde von Partnern aus mindestens zwei der beteiligten Länder und Regionen unterstützt. Insgesamt waren 96 Forschungseinrichtungen, Hochschulen, KMUs, Großunternehmen und öffentliche Stellen aktiv an der Projektarbeit beteiligt. Der thematische Fokus der transnationalen Forschungsprojekte lag in den drei Themenfeldern

- Sozio-ökonomische Fragen,
- Technologische Strategien (einschließlich Netzmanagement) und
- Forschung & Entwicklung.

Wie sind die Ergebnisse einzuschätzen? Die Förderinitiative hat erheblich dazu beigetragen, die Wissensbasis zur Elektromobilität zu verbreitern und weitere Grundlagen für eine flächendeckende Einführung der E-Mobilität in Europa geliefert. Die Ergebnisse bieten für politische Entscheidungsträger und Akteursgruppen aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung konkreten Nutzen und sind anwendbar. So auch der Tenor auf der Ergebniskonferenz im Mai 2015, in der sich die Förderinitiative einem breiten internationalen Publikum präsentierte und die den Auftakt für die Fortführung der Aktivitäten darstellte.

Wie geht es weiter?

Es ist vorgesehen, in Zusammenarbeit mit der europäischen Kommission, der European Green Vehicles Initiative Association (EGVIA) und europäischen Ländern und Regionen einen sogenannten ERA-NET Cofund zur Förderung der Elektromobilität in Europa einzurichten. Die neue Plattform **Electric Mobility Europe** wird auf den Erfahrungen, Netzwerken und Ergebnissen der Elektromobilität+ Initiative aufbauen und entwickelt, um länderübergreifende Forschung und einen zielgerichteten Politikaustausch zu den Themen der E-Mobilität in Europa auf eine weitere Kooperationsstufe zu stellen. Mit dem zweigleisigen Ansatz der Initiative werden dabei Forschung und Politik stärker miteinander vernetzt, um die Einführung der Elektromobilität auf europäischer Ebene zu beschleunigen. Im Rahmen der ersten der beiden Säulen werden Innovationsprojekte mit den Schwerpunkten Anwendung und Demonstration der E-Mobilität in Europa gefördert. Unterstützte Projekte werden

• helfen, die Markteinführung für kostengünstige und sozialverträgliche Lösungen für die Integration von Elektromobilität in Europas städtische und regionale Verkehrssysteme zu beschleunigen,

• praktische Leitlinien und Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger in den zuständigen Behörden entwickeln,

• Industrie und Dienstleistungssektoren bei der Bereitstellung geeigneter und praktikabler Lösungen für die Elektromobilität in europäischen Städten unterstützen,

• zur Umsetzung großer und gut sichtbarer Demonstrations- und Umsetzungsprojekte beitragen.

Es ist geplant, 2016 einen Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen zu vorher definierten Schlüsselkriterien der Elektromobilität zu starten. Neben der Finanzierung von Innovations- und Demonstrationsprojekten wird das ERA-NET Cofund eine zweite strategische Säule etablieren. In diesem Rahmen wird das Netzwerk eine Plattform für die Zusammenarbeit und den Austausch von Informationen und Erfahrungen zwischen den teilnehmenden Ländern und Regionen bereitzustellen.

Gute Aussichten also für die europäische Verkehrsforschung in Sachen Elektromobilität!

[www.electromobility-plus.eu](http://www.electromobility-plus.eu)  
Ansprechpartner: [oliver.althoff@de.tuv.com](mailto:oliver.althoff@de.tuv.com)

Redaktion: Susanne Müller (V. i. S. d. P.), [susanne.mueller@de.tuv.com](mailto:susanne.mueller@de.tuv.com)

Fotos der Textseite: Projektkoordinator CONVERGE und UR-BAN, Continental, Leipziger Messe  
Interview: Dr. Stefan Lücke  
Foto Titelseite: Shutterstock  
Gestaltung: Bärbel Richter

Copyright: TÜV Rheinland Consulting GmbH

