

## IHFEM 2018 – Maßnahmenblatt

### 1. Titel der IHFEM - Maßnahme

Bezuschussung von Veranstaltungen und Projekten im Bereich Bildung und Forschung

### 2. Federführendes Referat

RGU-UVO22

### 3. Beteiligte Referate

### 4. Handlungsfeld

Handlungsfeld 9: Bildung/ Forschung/ Kommunikation

### 5. Beschreibung der Maßnahme

Im Rahmen des IHFEM 2018 sollen im Zeitraum 2018-2020 weiterhin Veranstaltungen zur Förderung der Elektromobilität in München bezuschusst werden. Die maximale Höhe eines Zuschusses beträgt 10.000€. Im IHFEM 2015 wurden Veranstaltungen im Schnitt mit 8.500€ bezuschusst. Im IHFEM 2018 werden Mittel in Höhe von 76.500€ benötigt. Davon können jährlich bis zu 3 Veranstaltungen bezuschusst werden.

Weiterhin soll das Weiterbildungsprogramm „Beraterin/Berater für Elektromobilität“ der Handwerkskammer für München und Oberbayern bezuschusst werden. Das Weiterbildungsprogramm befähigt die Teilnehmer (Privatleute, Betriebe und Kommunen) bei der Umstellung von Fahrzeugen auf Elektromobilität und bei Konzepten für die Integration der Ladeinfrastruktur in dezentrale Energieversorgungsstrukturen mit regenerativen Energien und stationären Speichern zu beraten. Es adressiert damit hochrelevante Zukunftsthemen. Die mit staatlich anerkanntem Abschluss zertifizierten Berater stehen zur Beratung für Private und Betriebe zur Verfügung. Die Handwerkskammer unterstützt durch Vernetzung und Verbreitung aktuellster Informationen im Markthochlauf. Um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und somit die Ziele des IHFEM 2015 zu erreichen und Elektromobilität zu fördern, bedarf es aber nicht nur der finanziellen Förderung von elektrifizierten Fahrzeugen und eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur, es bedarf auch der Förderung von Fachkräften in diesem Bereich, die den großen Bedarf an Beratungsleistungen abdecken können. Die Zuschussung dieser Maßnahme ergänzt die Förderung von Beratungsleistungen zu Elektromobilität für Privatpersonen und Gewerbetreibende über das Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“. Ausgebildete Beraterinnen und Berater für Elektromobilität der HWK gelten laut der Münchner Förderrichtlinie als geeignet, um qualifizierte Beratungsleistungen zur Förderung über das Förderprogramm zu erbringen. Für die weitere Zuschussung über 2 Jahre (2018-2019) fallen Kosten in Höhe von 120.000€ an.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern plant zudem die Entwicklung eines komprimierten Weiterbildungsangebots „Elektromobilität“ in Form eines Zertifikatskurs (2 Tage à 8 Unterrichtseinheiten) für ausgewählte Zielgruppen (Hausverwaltungen, Planer, Sachverständige, Fachbetriebe, ...), da die HWK hierzu regelmäßig Anfragen erhält. Im derzeit beginnenden Markthochlauf von Elektromobilität ist eine Intensivierung der Wissensverbreitung essentiell – es besteht hohe Unwissenheit bei wichtigen Akteuren und Prozesspartnern. Ein solcher Kurs – ergänzt um spezifische Vertiefungen z.B. im Bereich rechtlicher Rahmenbedingungen im Wohnrecht oder empfehlenswerte Vorgehensweisen für WEGs können aus dem umfangreichen Weiterbildungsprogramm zur Beraterin/zum Berater für Elektromobilität abgeleitet werden. Hierfür ist die Erstellung von angepassten Unterrichtsmaterialien erforderlich. Für die Lehrgangsentwicklung (2 Zertifikatskurse à 8 Unterrichtseinheiten) fallen Gesamtkosten in Höhe von rund 40.000€ an Personalkosten und Honorarkosten für Dozenten an. Die Lehrgangsentwicklung soll mit einer Förderung in

Höhe von 75% mit 30.000€ bezuschusst werden. Die anschließende Kursdurchführung soll in den ersten zwei Jahren ebenfalls von der Landeshauptstadt München bezuschusst werden, um die Nachfrage nach dem Angebot und die Qualifizierung von Fachkräften in München zu fördern. Die Teilnahme am ersten Pilotkurs soll für die Teilnehmer kostenfrei sein. Die Teilnahme an den bereits erprobten und akkreditierten Kursen in den Jahren 2019 und 2020 soll bezuschusst werden. Für die Kursdurchführung soll ein Zuschuss in Höhe von insgesamt 42.000€ erfolgen. Die Höhe des Zuschusses für dieses Projekts liegt damit insgesamt bei 72.000€. Die Bezuschussung erfolgt unter Einhaltung der Vorgaben der De-minimis-Verordnung gemäß den Beihilferegeln der Europäischen Kommission (Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Amtsblatt der EU L 352/1-8 vom 24.12.2013).

Im Weiterbildungsprogramm „Berater/Beraterin für Elektromobilität (HWK)“ kommen Werkzeuge zum Einsatz, welche im Verbundprojekt „Smart Advisor“ des Schaufensters Bayern-Sachsen ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET entwickelt werden konnten. Das Weiterbildungsprogramm ist zwingend darauf angewiesen, derzeit in Entwicklung befindliche Werkzeuge, für Mobilitätsanalysen und Simulationen zur Integration von Elektrofahrzeug (-flotten) in dezentrale Energiestrukturen frühzeitig zu testen und im Rahmen von Projektarbeiten der Kursteilnehmer zur Anwendung zu bringen. Das mit Unterstützung der Landeshauptstadt im Aufbau befindliche Webportal der TUM (WATE) wird Mobilitätsanalysen und daraus abgeleitet die Berechnung die Energieaufnahme der Elektrofahrzeuge an definierten Ladestandorten ermöglichen. Ergänzend sind Werkzeuge erforderlich, die die Bereitstellung der Energie am jeweiligen Standort unter Berücksichtigung erneuerbarer Energien und steuerbarer Lasten zu simulieren. Das Fraunhofer Institut IAO hat zur Konzeption, Auslegung und Bewertung lokaler Energiesysteme mit Integration von Elektrofahrzeug-Flotten ein Dimensionierungstool entwickelt, welches für die Kursteilnehmer am Weiterbildungsprogramm „Berater/Beraterin für Elektromobilität (HWK)“ und bereits zertifizierten Berater/innen für die Bearbeitung komplexer Anwendungsfälle zur Verfügung gestellt werden könnte. Für eine zwölfmonatige pilothafte Nutzung des Dimensionierungstools mit Unterstützung durch das Fraunhofer Institut IAO – Außenstelle Garmisch-Partenkirchen entstehen Gesamtkosten in Höhe von 8.000€, die mit einer Förderung in Höhe von 75% mit 6.000€ durch die LHM bezuschusst werden soll. Die Nutzung des Tools dient der Verstärkung von Handlungsorientierung und Praxisbezug im Weiterbildungsprogramm Berater/Beraterin für Elektromobilität (HWK).

Im Rahmen des Projekts WATE wird das von der TU München entwickelte webbasierte Analysetool Elektromobilität um diverse Funktionalitäten weiterentwickelt. WATE ermöglicht es Unternehmen und Bürgern, sich intensiver mit dem Thema Elektromobilität auseinander zu setzen. Damit wird die Akzeptanz gegenüber Elektromobilität steigen und es werden Anreize für Privatanwender und Flottenbetreiber in Unternehmen geschaffen. WATE soll im Rahmen von IHFEM 2018 weiterentwickelt und um neue Funktionalitäten ergänzt werden, sodass die Nutzerfreundlichkeit und der Mehrwert für die Nutzer weiter steigt.

In der aktuellen Version der Webplattform „Webbasiertes Analysetool Elektromobilität“ (WATE) werden ausschließlich statistische Auswertungen zu aufgezeichneten Fahrten direkt in WATE angezeigt. Der Elektromobilitätsreport, der das technische und wirtschaftliche Potential durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs ermittelt, wird hingegen durch eine separate Toolchain erstellt und dem Anwender nach Fertigstellung per E-Mail zugeschickt. Die Nachteile dabei sind der umständliche Wechsel zwischen E-Mail-Postfach und WATE und dass die Informationen über das technische und wirtschaftliche Potential durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs nur über den umfangreichen Elektromobilitätsreport zugänglich sind, obwohl in vielen Fällen zunächst eine qualitative Analyse ausreichen würde. Beide Nachteile sollen beseitigt werden. Es erfolgt eine Integration des Elektromobilitätsreports direkt in die Webplattform, sodass sowohl die Erstellung als auch die Aushändigung dort erfolgt sowie die Entwicklung und Integration eines Tools, das qualitativ das technische Potential (technisch möglicher Erfüllungsgrad der Mobilitätsanforderungen) und das wirtschaftliche Potential (Einsparpotential, gemessen an den Kosten für verbrauchten Strom und Kraftstoff) durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs abschätzt. Das Tool soll den Elektromobilitätsreport nicht ersetzen, sondern erweitern, indem es dem Nutzer unmittelbar eine qualitative

Abschätzung der Potentiale mitteilt. Für eine detaillierte und quantitative Analyse ist weiterhin der Elektromobilitätsreport gedacht. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität und Usability von WATE und vergrößern damit den potentiellen Nutzerkreis. Durch qualitative Abschätzungen der Potentiale werden außerdem Endanwender, vor allem jedoch Privatanwender, zur Weiterverwendung von WATE motiviert, da erste Tendenzen von Beginn an und unmittelbar erkannt werden können. Zudem soll WATE um eine holistische E-Mobilitätsdatenbank erweitert werden. Das bedeutet es erfolgt ein Aufbau einer Datenbank mit aktuellen Elektrofahrzeugen, Hybridelektrofahrzeugen, konventionellen Fahrzeugen, Pedelecs, Lastenpedelecs und E-Rollern sowie die Entwicklung und Integration eines Tools, das konkrete nutzerspezifische Empfehlungen für die Anschaffung eines Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs durch Vergleich mit dem aktuellen konventionellen Fahrzeug ermittelt. Dabei werden ausschließlich Fahrzeuge empfohlen, die den Mobilitätsanforderungen des Endanwenders genügen. Endanwender haben zusätzlich die Möglichkeit bestimmte Optimierungskriterien (Ladevolumen, Anschaffungspreis, wirtschaftliches Potential durch Einsatz eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs anhand der Verbräuche etc.) unterschiedlich stark zu gewichten. Weiterhin erfolgt die Entwicklung und Integration eines Tools, das die potentielle Zeitersparnis durch die Verwendung von Pedelecs, Lastenpedelecs oder E-Rollern anstatt eines Fahrzeugs ermittelt. Dazu werden alle Fahrten betrachtet, die mit Pedelecs, Lastenpedelecs oder E-Rollern zeitlich effizienter zu bewältigen wären. Berücksichtigt werden dabei infrastrukturelle Randbedingungen (Fahrradwege und für Elektroräder zugelassenen Straßen) und nutzerspezifische Vorgaben (z.B. Gewicht der Fracht bei Lastenrädern, keine Verwendung von Elektrorädern bei Regen, etc.). Die Verwendung realer, aktuell auf dem Markt verfügbarer Fahrzeuge erhöht die Attraktivität der Webplattform und vergrößert damit den potentiellen Nutzerkreis. Konkrete nutzerspezifische Empfehlungen für die Anschaffung von Elektro- oder Hybridelektrofahrzeug reduzieren außerdem die Angst der Endanwender vor einer Fehlentscheidung und schaffen damit einen konkreten Kaufanreiz für Privatanwender sowie Unternehmen. Die Möglichkeit durch Elektroräder Zeit zu sparen weckt das Interesse an Elektrorädern und schafft entsprechenden Anreiz für Privatanwender sowie Unternehmen.

Für WATE soll weiterhin eine mobile Version (Smartphone App) entwickelt werden, sodass der Zugriff auf alle Funktionen und Informationen von WATE auch unterwegs möglich ist. Die Möglichkeit unterwegs auf alle Funktionen und Informationen von WATE zuzugreifen, erhöht die Attraktivität und Usability der gesamten Webplattform und vergrößert damit den potentiellen Nutzerkreis. Letztlich soll die Webplattform WATE um PV-Anlagen und entsprechende Pufferspeicher erweitert werden. Es soll die Entwicklung und Integration eines Tools zur optimalen nutzerspezifische Dimensionierung von PV-Anlagen und Pufferspeichern erfolgen. Die Dimensionierung erfolgt dabei optimal bezüglich der Mobilität des Nutzers und des entsprechenden Installationsstandorts. Durch die anschließende Berücksichtigung der optimal dimensionierten PV-Anlagen und Pufferspeicher in der Kostenkalkulation des Elektromobilitätsreports werden die damit verbundenen finanziellen Vorteile verdeutlicht. Endanwender können sich somit darüber informieren, welche wirtschaftlichen Vorteile durch die Verwendung maßgeschneiderter PV-Anlagen und Pufferspeicher in Kombination mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen entstehen. Das weckt das Interesse an PV-Anlagen und schafft entsprechenden Anreiz für Privatanwender mit Eigenheim sowie Unternehmen. Die vorgeschlagene Erweiterung von WATE erhöht die Attraktivität der Webplattform und vergrößert damit den potentiellen Nutzerkreis.

Für die dargestellte umfangreiche Erweiterung der Plattform WATE soll ein Zuschuss in Höhe von 91.664€ erfolgen. Davon wird eine Stelle für einen wissenschaftlichen Mitarbeiter am Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik der Technischen Universität München für 17 Monate angesetzt (17 PM).

Mit der Einrichtung des neuen Handlungsfeldes 10 PPP (vgl. Kapitel 3.11) wird die Bedeutung von tragfähigen Geschäftsmodellen für öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur deutlich. Diese Bedeutung hat auch die Hochschule München erkannt und ein Projekt zur Untersuchung von Geschäftsmodellen für Ladekonzepte und Ladestationen im hochverdichteten öffentlichen Raum konzipiert, das im Rahmen des Handlungsfeldes 9 bezuschusst werden soll.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum erfolgt derzeit hauptsächlich als Maßnahme zur Unterstützung des Markthochlaufes der Elektromobilität und nicht aus ökonomischen Gründen. Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass öffentliche Ladeinfrastruktur nicht oder nur

schwer kostendeckend zu betreiben sei. Die Anschaffungskosten samt Erschließungs- und Betriebskosten amortisieren sich nur über eine signifikante Auslastung, die es heute freilich noch nicht gibt. Es wird zu klären sein, ob der zukünftige Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur allein durch die Stadt München zu stemmen ist. Belastbare Geschäftsmodelle sind nötig, um auch private Investoren in den Ausbau zu integrieren. Ziel des Projektes der Hochschule München/ Fakultät für Wirtschaftsingenieurwesen ist die Entwicklung eines oder mehrerer solcher Geschäftsmodelle für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur in der Stadt München. Dabei werden die höherverdichteten Stadtquartiere mit ihrem Geschößwohnungsbau und größeren Tiefgaragen hauptsächlich berücksichtigt werden. Hier liegt der Mehrwert dieses Projektes: Bisher erstellte Studien setzten voraus, dass immer genug Ladeleistung zur Verfügung stehen würde. Das ist insbesondere im Geschößwohnungsbau und bei größeren Tiefgaragen aber (noch) nicht der Fall. Das vorliegende Projekt erweitert die Fragestellung nach nachhaltigen Geschäftsmodellen um den Aspekt des begrenzten Angebotes an Ladeleistung und befasst sich mit dem zeitlichen Aspekt der Leistungsanfrage und –abgabe.

Im zweiten Schritt ist eine Erweiterung in Bezug auf lokal teilautonome Ladeinfrastruktur geplant. Bedarfsspitzen könnten damit lokal aus Photovoltaik, Speichern, oder aus anbietenden E-Fahrzeugen gespeist werden. Für ein solches System müssten zusätzliche Anreiz- und Preissysteme geschaffen werden, die die entwickelten Geschäftsmodelle entsprechend erweitern würden. Die technischen Voraussetzungen und Wechselwirkungen werden anhand von Simulations- und Auslegungsdaten erfolgen. Sollten Daten aus parallelen Projekten zur Verfügung stehen, könnten die Auswertungen noch präziser sein.

In einer ersten Phase des Projektes werden die bereits verfügbaren Informationen zu den nötigen Investitionen und Kosten gesammelt. Außerdem wird durch direkte Befragung betroffener E-Fahrzeug-Nutzer und potentieller E-Fahrzeug-Nutzer deren Mobilitätsverhalten und Kundenanforderungen insbesondere in Geschößwohnungsbau-Quartieren in München dokumentiert. Hierzu werden die technischen Daten der hochschuleigenen E-Ladeinfrastruktur, und - wenn möglich - auch der E-Ladeinfrastruktur anderer geförderter Projekte ausgewertet, sowie idealerweise Daten der Ladeinfrastruktur der Stadt München genutzt. Sollten diese zusätzlichen Daten nicht zur Verfügung stehen, würden die Aussagen unter Zuhilfenahme von Simulationen und Auslegungsdaten erfolgen. Hierbei handelt es sich um Daten zu der zur Verfügung stehenden Ladeleistung und die möglichen Rückkopplungen in der Ladeinfrastruktur und nicht um die Nutzungsdaten, für die ja ein hochverdichteter Bereich (Stadtquartier oder Tiefgarage) vollständig mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden müsste. Ein solches Projekt würde erst im nächsten Schritt sinnvoll erscheinen. Die Auswertung über die Netzzrückwirkungen signifikanter Ladeleistungen, deren lokaler Verteilung und eine mögliche Pufferung von Leistungsspitzen durch lokale Erzeugung oder Speicher werden Hinweise zu einer hochflexiblen Nutzerpreisgestaltung geben. Basierend auf diesen Analysen werden verschiedene Geschäftsmodelle entwickelt und mit möglichen Investoren (E-Fzg.-Herstellern, Energieversorger, Interessenvertretungen,...) diskutiert und bewertet.

Die erarbeiteten Geschäftsmodelle werden anhand eines sog. ‚Business Model Canvas‘ (BMC) dokumentiert. Das BMC ist ein weit verbreitetes Dokumentationswerkzeug für Geschäftsmodelle und wird auch vom Strascheg Center for Entrepreneurship genutzt, um sämtliche relevanten Aspekte eines Geschäftsmodells darzustellen. Es fungiert dabei auch als ‚Checkliste‘ und stellt sicher, dass keine wichtigen Fragen unbeantwortet bleiben. Ein BMC enthält neun Bereiche, in denen die folgenden Aspekte dargestellt werden: Schlüsselpartner, Schlüsselaktivitäten und Schlüsselressourcen; Kundensegmente, Kundenbeziehungen und Vertriebskanäle, sowie das Wertangebot an den Kunden, die Kostenstruktur und die Einnahmequellen. Das Projekt läuft über 2 Jahre und soll mit 140.000€ bezuschusst werden, die für Personalkosten (120.000€ für 24 Personennominate) und Sachmittel (20.000€) anfallen. Die Bezuschussung erfolgt unter Einhaltung der Vorgaben der De-minimis-Verordnung gemäß den Beihilferegeln der Europäischen Kommission (Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Amtsblatt der EU L 352/1-8 vom 24.12.2013).

Federführendes Referat: Referat für Gesundheit und Umwelt

Bereits bewilligte finanzielle Mittel aus Beschluss IHFEM 2015:

Sachmittel für Zuschuss für Veranstaltungen und Projekte im Bereich Bildung, Ausbildung, Forschung	400.000€
--	----------

Benötigte finanzielle Mittel in IHFEM 2018:

Sachmittel zur Bezuschussung von Veranstaltungen zur Förderung der Elektromobilität in München (Bezuschussung von jährlich ca. 3 Veranstaltungen mit im Schnitt 8.500€ in den Jahren 2018-2020)	76.500€
Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Weiterbildungsprogramm Berater/in für Elektromobilität“ der HWK München und Oberbayern:  - Bezuschussung von 4 Gesamtkursen in 2 Jahren a max. 20 Teilnehmer: bis zu 80.000,-- € (Zuschuss von 1.000,-- € je Kursteilnehmer zu den Kursgebühren in Höhe von 2.780€)  - Bezuschussung von 200 Teilnahmen an Vertiefungskursen in 2 Jahren, verteilt auf 3 verschiedene Vertiefungskurse: bis zu 20.000,-- € (Zuschuss von 100,-- € je Kursteilnehmer zu den Kursgebühren in Höhe von 190€)  - Bezuschussung Kommunikation: bis zu 20.000,-- €	120.000€
Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Entwicklung und Durchführung Zertifikatskurs Elektromobilität“ der HWK München und Oberbayern:  - Bezuschussung Lehrgangsentwicklung von 2 Zertifikatskursen a 8 Unterrichtseinheiten: 30.000€ (Zuschuss für Personalkosten: 6.000€, entspricht 75% der Gesamtkosten und Zuschuss für Honorare für Dozenten: 24.000€, entspricht 75% der Gesamtkosten)  - Bezuschussung Kursdurchführung Pilotkurs: 10.000€ (Zuschuss für 2 Pilotkurse, d.h. 1 Pilotkurs je Zertifikatskurs, mit max. 20 Teilnehmern je Zertifikatskurs, entspricht 250€ je Teilnehmer, Teilnahme für Pilotkurs kostenfrei)  - Bezuschussung Kursdurchführung Regelkurse: 32.000€ (Zuschuss für vier mal 2 Zertifikatskursen in den Jahren 2019 und 2020, d.h. 2 Kurse je Zertifikatskurs in zwei Jahren, a max. 20 Teilnehmer, entspricht 200€ je Kursteilnehmer zu den Kursgebühren in Höhe von 380€)	72.000€
Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Systemintegration Elektromobilität – Werkzeug des Fraunhofer IAO“ der HWK München und Oberbayern	6.000€
Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Weiterentwicklung der Webplattform Webbasiertes Analyse-Tool Elektromobilität (WATE)“ der TU München:  - Zuschuss für die Weiterentwicklung der E-Mobilitätsanalyse: 21.568€ (4 Personenmonate)	91.664€

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuschuss für die Erweiterung von WATE um eine holistische E-Mobilitätsdatenbank: 32.352€ (6 Personenmonate)</li> <li>- Zuschuss für eine Mobile Version von WATE: 21.568€ (4 Personenmonate)</li> <li>- Zuschuss für die Erweiterung von WATE um PV-Anlagen und Pufferspeicher: 16.176€ (3 Personenmonate)</li> </ul>	
<p>Sachmittel zur Bezuschussung Projekt „Entwicklung von Geschäftsmodellen für Ladekonzepte und Ladestationen im hochverdichteten öffentlichen Raum“ der Hochschule München:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuschuss für Personalkosten: 120.000€ (24 Personenmonate)</li> <li>- Zuschuss für Befragungen, Workshops, Reisekosten: 20.000€</li> </ul>	140.000€

**6. Nutzen**

Siehe 5.

**7. Art der Maßnahme**

Fortschreibung einer bereits laufenden IHFEM – Maßnahme mit zusätzlichem Finanzierungsbedarf

**8. Umsetzungszeitraum**

2018 - 2020

**9. Meilensteine**

Erstellen der Förderbescheide für die Projekte in Q1/2018  
 Start der Projektarbeiten in Q2/2018

**10. Ziele**

Erreichen der einzelnen Projektziele (siehe 4.) bis Q4/2020

**11. Risiken der Umsetzung**

**12. Sonstige Informationen zur Maßnahme**