

LEITFADEN ZERO EMISSION MOBILITY PLUS

Jahresprogramm 2025

Ein Programm des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung



Wien, Oktober 2025

INHALT

	VORWORT	3
1.	DIE AUSSCHREIBUNG AUF EINEN BLICK	4
2.	FÖRDERPROGRAMM UND ZIELE	6
2.1	HINTERGRÜNDE UND MOTIVATION	6
2.2	ZIELE	6
2.3	ZIELGRUPPE	7
3.	SCHWERPUNKTE	8
3.1	SCHWERPUNKT 1 – ZERO EMISSION MOBILITY	9
3.2	SCHWERPUNKT 2 – NACHHALTIGE MOBILITÄT IN DER PRAXIS	24
4.	ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND ABLAUF DER EINREICHUNG	33
4.1	ERFORDERLICHE EINREICHUNTERLAGEN	33
4.2	ABLAUF DER EINREICHUNG	34
4.2.1	VERPFLICHTENDES VORGESPRÄCH FÜR ALLE LEITPROJEKTE	34
4.2.2	F&E-DIENSTLEISTUNG	34
4.2.3	UMWELTFÖRDERUNG ABGEWICKELT DURCH DIE KOMMUNALKREDIT PUBLIC CONSULTING (KPC)	35
4.3	ZEITPLAN UND EINREICHFRISTEN	37
5.	VON DER PROJEKTAUSWAHL BIS ZUR AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG/FINANZIERUNG	38
5.1	PROJEKTAUSWAHL UND FÖRDERUNGSENTSCHEIDUNG	38
5.2	ERRICHTUNG DES FÖRDERUNGSVERTRAGS	38
5.3	BERICHTSPFLICHTEN UND AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG BZW. FINANZIERUNG	38
6.	RECHTLICHE UND ADMINISTRATIVE ASPEKTE	39
6.1	RECHTSGRUNDLAGEN	39
6.2	DATENSCHUTZ UND VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGEN	39
6.2.1	DATENSCHUTZ UND VERTRAULICHKEIT	39
6.2.2	VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGE	39
6.2.3	OPEN ACCESS – HINWEISE ZUR PUBLIKATION	40
6.3	KOMBINATION BZW. ABGRENZUNG VON ANDEREN FÖRDERUNGEN	41
7.	WEITERE INFORMATIONEN	42
7.1	PROGRAMMBEGLEITENDE AKTIVITÄTEN	42
7.2	CHECKLISTE FÜR DIE EINREICHUNG	42
7.3	ANHANG 1: KRITERIEN FÜR WASSERSTOFF AUS ERNEUERBAREN ENERGIEN	43
	IMPRESSUM	44

VORWORT

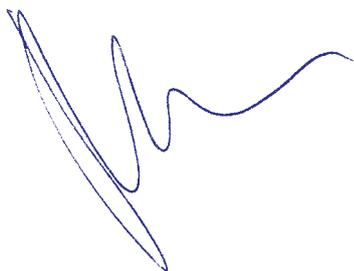
Österreich verfolgt weiterhin konsequent das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 und der Mobilitätssektor spielt dabei eine zentrale Rolle – sowohl im Hinblick auf die notwendigen Emissionsreduktionen als auch für den Wirtschaftsstandort Österreich.

Mit der Ausschreibung „Zero Emission Mobility plus 2025“ setzen wir auf integrierte, systemische Ansätze, die technische Innovation mit praktischer Umsetzung verbinden und so die emissionsfreie Mobilität hierzulande stärken. Das Förderprogramm zielt darauf ab, die Lücke zwischen Forschung und Markteinführung zu schließen: In enger Zusammenarbeit mit österreichischen Unternehmen, Forschungseinrichtungen, KMU und Start-ups unterstützen wir so die Innovation und Wertschöpfung im Inland und gestalten gemeinsam ein zukunftsfittes, klimaneutrales Mobilitätssystem.

Hierfür haben wir einen breiten thematischen Zugang gewählt, inhaltliche Schwerpunkte in der diesjährigen Ausschreibung sind u. a. emissionsfreie (Spezial-)Fahrzeuge, Infrastruktur, Schwerverkehr und Wertschöpfungseffekten genauso wie Mobilitätsbudgets, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Zusätzlich wollen wir zeigen, wie Elektrofahrzeuge nicht nur emissionsfreie Mobilität ermöglichen, sondern auch aktiv zur Stabilisierung des Energiesystems beitragen können.

Das Programm ist Teil der Initiative „eMove Austria“ des BMIMI, unter deren Dach künftig alle Aspekte und Bereiche zur Forcierung der E-Mobilität vereint sind.

Wir laden Sie ein, Ihr innovatives Projekt einzureichen und die Zukunft der Mobilität Österreichs mitzugestalten!



Bernd Vogl

Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1. DIE AUSSCHREIBUNG AUF EINEN BLICK

Für das Programm stehen rund **9 Mio. Euro** an Mitteln des Klima- und Energiefonds zur Verfügung.

Tabelle 1: Die wichtigsten Infos der Ausschreibung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung von Lösungen für die Schaffung eines leistbaren, umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätssystems• Dekarbonisierung des Straßenverkehrs• Überwindung von Hürden und Barrieren zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen
Zielgruppe	Unternehmen, Forschungseinrichtungen
Gegenstand der Förderung	Forschungsprojekte und Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen zu den Themen Zero Emission-Technologien, sowie gesellschaftlicher Fragestellungen zur Unterstützung der Mobilitätswende
Verpflichtendes Vorgespräch	Ein Vorgespräch bis 14.01.2026 ist für Leitprojekte verpflichtend, für kooperative F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe Kapitel 4.2).
Einreichfrist	11.02.2026, 12:00 Uhr
Fördergeber und Kontakt für strategische Fragestellungen	Klima- und Energiefonds Clemens Gattringer, MSc. Telefon: +43 1 5850390-57 E-Mail: clemens.gattringer@klimafonds.gv.at
Förderabwicklung und Einreichberatung	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) mbH Bereich „Thematische Programme“ Dr. Andreas Fertin Telefon: +43 57755-5031 E-Mail: andreas.fertin@ffg.at Dr. Johannes Fritzer Telefon: +43 57755-5032 E-Mail: johannes.fritzer@ffg.at
Abwicklung für Investitionsteile	Kommunalkredit Public Consulting GmbH DI Wolfgang Löffler, MSc Telefon: +43 1 31631-220 E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at
Ausschreibungs- webseite	www.klimafonds.gv.at//foerderung/zero-emission-mobility-plus-2025 www.ffg.at/zero-emission-mobility/call2025
Antragssprache	Kooperative F&E-Projekte, Leitprojekte: Deutsch oder Englisch F&E-Dienstleistungen: Deutsch

Tabelle 2: Übersicht der Schwerpunkte und verfügbaren Instrumente

Schwerpunkt	Instrument	Indikatives Budget in Euro	Maximaler Förderbetrag pro Projekt	Förderungssätze	Max. Laufzeit
Zero Emission Mobility	Kooperative F&E-Projekte	8 Mio.	Siehe Schwerpunkt	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden.	3 Jahre
	Leitprojekte		Siehe Schwerpunkt	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden.	4 Jahre
	F&E-Dienstleistung		Siehe Schwerpunkt	100 % Finanzierung	Ja
Nachhaltige Mobilität in der Praxis	F&E-Dienstleistung	1 Mio.	Siehe Schwerpunkt	100 % Finanzierung	siehe Ausschreibungsschwerpunkt
SUMME		9 Mio.			

2. FÖRDERPROGRAMM UND ZIELE

2.1 HINTERGRÜNDE UND MOTIVATION

Die globale Klimakrise erfordert rasche Antworten und zeitnahe Reduktionen von Treibhausgas-Emissionen. In Österreich sind diese insbesondere aus dem Verkehr seit 1990 gestiegen. Um die Mobilitätswende ganzheitlich zu gestalten, erfordert es ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen, die an unterschiedlichen Stellschrauben ansetzen. Neben Investitionsprogrammen zur Forcierung der Marktdurchdringung nachhaltiger Technologien, benötigt es ergänzend FTI-Förderprogramme – sie ermöglichen systemische Innovationen, verzahnen Technologien und schaffen das Wissen, um Infrastruktur, Nutzer:innenverhalten und Energieversorgung nachhaltig zu transformieren. Unter der Initiative und der Dachmarke „eMove Austria“ des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur werden künftig alle Maßnahmen und Aktivitäten zur Stärkung des Hochlaufs der E-Mobilität vereint. Die vorliegende Ausschreibung leistet für diese Initiative einen wichtigen Beitrag.

Für den **Schwerpunkt 1 „Zero Emission Mobility“** ist die **systemische Perspektive** hochrelevant – geförderte Projekte sollen nicht vornehmlich Einzelaspekte bearbeiten, sondern die **Systemintegration** entwickelter Technologien bzw. ganze Wertschöpfungsketten im Blick haben. Zudem sollen Projekte der sichtbaren Demonstration österreichischer Technologiekompetenz und innovativer Systemgestaltung der Elektromobilität unter Nutzung des Know-hows komplementärer Partner dienen.

Für die in **Schwerpunkt 2 „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“** ausbeschriebenen Projekte ist es das Ziel, einen relevanten Beitrag zu leisten, um Hürden und Barrieren auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden.

2.2 ZIELE

Ziel der Ausschreibung ist, einen Beitrag zu den im Regierungsprogramm 2025-2029 formulierten Zielen, wie beispielsweise der Klimaneutralität bis 2040 sowie der damit einhergehenden Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, zu leisten. Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „saubere Mobilität“, insbesondere die E-Mobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren alternativen Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr). Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Quellen eine wesentliche Rolle. Die Mobilitätswende wird nicht nur einen wesentlichen Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen, sondern auch langfristig Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern und eine internationale Vorreiterfunktion von Technologie aus Österreich ermöglichen.

Das Programm „Zero Emission Mobility plus“ ist ein Treiber und Wegbereiter für die Verbreitung der Elektromobilität und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich. Die Mobilitätsformen sollen dabei nicht isoliert, sondern im Verbund betrachtet werden, um ein möglichst attraktives Angebot für den Umstieg von fossil betriebenen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

Übergeordnetes Ziel des Programms ist es, Konzepte zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln und möglichst viele Fahrten von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Fahrten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen und/oder anderen nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV, Fuß- und Radverkehr) zu ersetzen sowie zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes – beispielsweise durch Sharing-Projekte – beizutragen. Die Energie für alle Mobilitätsformen soll dabei aus erneuerbaren Energieträgern zur Verfügung gestellt werden.

Zero Emission Technologien in Österreich sind eingebettet in ein **vernetztes Mobilitätssystem** von Bahn, E-Nutzfahrzeugen, E-Bussen und E-PKWs bis zu E-Scootern und (E)-Fahrrädern auf Basis intelligenter Stromnetze sowie der notwendigen Betankungs- und Ladeinfrastrukturen. Mit dem Programm Zero Emission Mobility plus sollen Lösungen für die Schaffung eines leistbaren, umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätssystems entwickelt werden. Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit zeitnahen Umsetzungs- sowie Wertschöpfungsperspektiven für Österreich.

Um eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Mobilitätswende hin zu einem dekarbonisierten und gleichzeitig serviceorientierten Verkehrssystem ermöglichen. Im Sinne einer vom Klima- und Energiefonds angestrebten größtmöglichen Klimaschutzrelevanz fokussiert das Programm **technologieneutral** am Dekarbonisierungspfad auf Fahrzeuge mit ausschließlich lokal emissionsfreien Fahranteilen (BEV, FCEV, HICEV ausschließlich bei Sub-Schwerpunkt 1.1.–1.3. & 1.5. wie dort spezifiziert).

Gender & Diversity-Aspekte

Diese Ausschreibung erfolgt unter besonderer Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten. Insbesondere wird beim Projektauswahlverfahren darauf geachtet, ob die einreichenden Projekte die Mobilitätsbedürfnisse und -verhaltensmuster von Frauen*¹, Menschen mit Migrationsbiografie und Menschen mit Behinderungen analysieren und berücksichtigen². Der Klima- und Energiefonds legt großen Wert auf Gerechtigkeit und Chancengleichheit, um sicherzustellen, dass die entwickelten Lösungen von allen Nutzer:innen in Anspruch genommen werden können, um eine gerechte, inklusive und erfolgreiche Transformation der Mobilität zu gewährleisten, die allen Menschen ermöglicht ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen.

Eine Berücksichtigung bzw. Analyse der verschiedenen Nutzer:innengruppen, sowie deren Bedürfnisse und Verhaltensmuster kann zudem ein wesentlicher wirtschaftlicher Erfolgsfaktor für die Planung von Mobilitätsangeboten sein. Studien belegen, dass Angebote von Unternehmen, die sich vorab Gedanken über potenzielle Nutzer:innen machen, stärker durch weibliche Nutzer:innen nachgefragt werden³.

Den Antragstellenden wird daher nahegelegt, sich Gedanken über eine Nutzung nach Projektende durch verschiedene Nutzer:innengruppen zu machen und dies im Antrag glaubhaft darzulegen. Eine Expertise im Konsortium in Bezug auf Analyse und Berücksichtigung von Mobilitätsbedürfnissen und Verhaltensmustern von verschiedenen Bevölkerungsgruppen (Gender, Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Alter) ist vom Vorteil.

2.3 ZIELGRUPPE

Mit der Ausschreibung sollen Unternehmen und Forschungseinrichtungen bei der Umsetzung von marktnahen, innovativen und angewandten F&E-Projekten mit Demonstrationsanteil unterstützt bzw. spezifische ausgeschriebene Fragestellungen beantwortet werden.

1 Gender steht hier als „das System sozial definierter Rollen, Privilegien, Eigenschaften und Beziehungen zwischen Männern und Frauen, die erlernt sind und nicht biologisch bedingt“. Gender ist ein soziales Konstrukt, daher sind Genderbeziehungen ein dynamisches Konzept, das von Zeit, Raum und Kontext abhängt. Hier steht daher Frauen* als alle weiblich sozialisierten Personen.

2 Zur Inspiration siehe z. B. „Daten & Diversität in der Mobilität 2024“, P&I (2024), „Gender & Mobilität, Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive“, Bente Knoll (2016), „Positionspapier zum Stand der Mobilitätsforschung in Österreich aus der Genderperspektive“ WOMEN (2013)

3 POINT& (2024) „Diversität und Daten in der Mobilität 2024“, www.pointand.eu/de/report-daten-diversitat-mobilitat

3. SCHWERPUNKTE

Tabelle 3: Übersicht der Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrument(e)	Max. Förderung pro Projekt in Euro
1. Zero Emission Mobility		Budget: 8 Mio.
Schwerpunkt 1.1 Zero Emission Vehicles	Leitprojekte, kooperative F&E-Projekte	Kooperatives F&E-Projekt: max.1 Mio. Leitprojekt: max. 2,5 Mio.
Schwerpunkt 1.2 Zero Emission Infrastructure		
Schwerpunkt 1.3 Integrierte Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur	kooperative F&E-Projekte	Kooperatives F&E-Projekt: max. 1 Mio.
Schwerpunkt 1.4 Vehicle-to-Grid-Demonstrator	Leitprojekte, kooperative F&E-Projekte	Kooperatives F&E-Projekt: max.1 Mio. Leitprojekt: keine Förderobergrenze
Schwerpunkt 1.5 Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb		
Schwerpunkt 1.6 Wasserstoff für den Schwerverkehr	F&E-Dienstleistung	80.000
Schwerpunkt 1.7 Megawatt-Charging für den Schwerverkehr		80.000
Schwerpunkt 1.8 Wertschöpfungseffekte der Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Österreich		120.000
2. Nachhaltige Mobilität in der Praxis		Budget: 1 Mio.
Schwerpunkt 2.1 Zahlungsbereitschaft von Unternehmen für ein Mobilitätsbudget zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeiter:innenmobilität	F&E-Dienstleistung	100.000
Schwerpunkt 2.2 Unterschiedliche Ausgestaltungsformen für Mobilitätsbudgets		100.000
Schwerpunkt 2.3 Einflussfaktoren für die Akzeptanz eines Mobilitätsbudgets durch Mitarbeiter:innen		100.000
Schwerpunkt 2.4 Einfluss von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die lokale Wirtschaft in mittleren und kleineren österreichischen Städten		100.000
Schwerpunkt 2.5 Wirkungen von Elektrofahrrädern für Jugendliche und Kinder		100.000
Schwerpunkt 2.6 Verhaltensökonomische Ansätze in der Mobilitätswende (urban, suburban und rural)		100.000
Summe		9 Mio.

3.1 SCHWERPUNKT 1 – ZERO EMISSION MOBILITY

Der Fokus der vorliegenden Ausschreibung in Schwerpunkt 1 ist klar auf emissionsfreie Mobilität (ausgenommen Flug- und Schiffsverkehr) ausgerichtet. Dabei liegt der Schwerpunkt auf marktnahen, konsortialen Forschungsprojekten mit Demonstrationsanteil und klarer Umsetzungsperspektive. Die Ausschreibung ist missionsorientiert und technologieneutral gestaltet und fokussiert auf die zwei Säulen: Fahrzeug und Infrastruktur. Nutzer:innenaspekte können als zusätzliche Säule adressiert werden, jedoch nur unter prioritärer Adressierung auf die Fahrzeug- und/oder Infrastruktursäule. Die Säulen Vehicle-to-Grid Demonstrator bzw. Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb ergänzen die Ausschreibung dabei thematisch.

Weiters haben Zero Emission Technologien eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich. Es wird allein bei der Elektromobilität von einer Steigerung des Wertschöpfungspotenzials um rund 19 % sowie einer Steigerung des Beschäftigungspotenzials in der Höhe von etwa 21 % bis 2030 ausgegangen. Um diese Potenziale zu heben, ist eine rasche und zielgerichtete Transformation der (Automobilzuliefer-)Industrie erforderlich. Dies kann am effektivsten in Abstimmung mit internationalen Lieferanten und Kunden erfolgen. Daher liegt ein weiterer Fokus des Programms auf der Internationalität sowie dem Verwertungspotenzial entwickelter Technologien. Die österreichische Wirtschaftsstruktur berücksichtigend legt das Programm dabei ebenfalls Wert auf die Einbindung von Klein- und Mittelunternehmen und fördert aktiv die Integration von Start-ups bzw. Unternehmensgründungen.

Die aktuelle Ausschreibung fokussiert auf das Ziel einer 100 %igen Elektrifizierung (Batterien, Brennstoffzellen, Hochleistungskondensatoren, keine Verbrennungskraftmaschine – ausgenommen Sub-Schwerpunkt 1.1. bzw. 1.5., wie dort spezifiziert) von Fahrzeugen sowie auf die Entwicklung und Erprobung von intelligenter Ladeinfrastruktur. Der Fokus liegt hierbei auf Projekten mit systemischer Perspektive – also nicht auf Einzelaspekten, sondern auf der Systemintegration bereits entwickelter Technologien.

Im Kern der Ausschreibung stehen systemische, technologische Lösungen für den Fahrzeug- und Infrastrukturbereich. Die Sektorintegration (Stromnetz) sowie die intelligente Einbindung von Lösungen in ein vernetztes Gesamtverkehrssystem sind wesentliche Aspekte der Ausschreibung.

Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative, systemische Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit Wertschöpfungsperspektiven für Österreich. Im Fokus stehen dabei die Skalierbarkeit von Lösungen und auch die Integration bestehender Komponenten in neuartige Zero Emission Entwicklungen.

Um diese Ergebnisse zu erzielen, gibt es im Rahmen der Ausschreibung fünf Sub-Schwerpunkte:

- Zero Emission Vehicles
- Zero Emission Infrastructure
- Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur
- Vehicle-to-Grid Demonstrator
- Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb

Um eine hohe Praxisrelevanz und zeitnahe Marktüberleitung von Forschungsergebnissen zu gewährleisten, ist eine ausgeprägte Konsortialbeteiligung von Industriepartnern anzustreben. Erwünscht ist darüber hinaus die Einbeziehung von Klein- und Mittelunternehmen (KMU) oder Start-ups sowie, soweit sinnvoll, die Einbindung ausländischer Partner:innen bzw. eine Vernetzung mit wichtigen bestehenden Initiativen und Projekten (siehe dazu auch 6.3).

Projektanträge müssen mindestens einen der nachfolgend genannten Sub-Schwerpunkte adressieren.

Die Kombination mehrerer Sub-Schwerpunkte ist möglich. Bei kooperativen F&E-Projekten wird die Fokussierung auf ein Themengebiet empfohlen. Die in den nachfolgenden Beschreibungen genannten Voraussetzungen müssen erfüllt werden.

Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte (Sub-Schwerpunkte 1.1.-1.5.)

Im Antrag ist konkret anzuführen, welche mess- bzw. quantifizierbaren Ziele am Projektende erreicht werden sollen. Zusätzlich sind bei einer Weiterentwicklung von Fahrzeug- und/oder Infrastrukturkomponenten **ecodesign-Prinzipien** verpflichtend anzuwenden. Hierfür müssen die Umweltauswirkungen über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg (vom Design zur Verwendung bis zum Recycling, Wiederverwendung, Entsorgung etc.) betrachtet und möglichst minimiert werden. Diese Betrachtung ist im Rahmen der eingereichten kooperativen F&E- sowie Leitprojekte für die jeweiligen Hauptkomponenten vorzunehmen.

Bei Weiterentwicklungen von Akkukonzepten sollen die Zielsetzungen der [Verordnung \(EU\) 2023/1542 \(EU-BatterienVO\)](#) berücksichtigt werden, insbesondere

- Angabe des Carbon Footprints für die Batterie
- Zumindest teilweiser Einsatz von recycelten Materialien (z. B. Lithium und Kobalt), Einhaltung der OECD due diligence Vorgaben für die Rohstoffgewinnung und Durchführung einer Risikobewertung zu potenziellen negativen Umweltauswirkungen (Art. 39).
- Das Konzept soll Vorkehrungen enthalten, die eine hohe Recyclingquote bzw. Second-Life-Nutzung ermöglichen.

Neben diesen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ist in den eingereichten kooperativen F&E-Projekten in der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung sowie bei Leitprojekten der Sub-Schwerpunkte 1.1 bis 1.3 auch ein **Demonstrationsteil** verpflichtend vorzusehen. In diesem Demonstrationsteil sind die Projektentwicklungen (Prototypen, Systeme etc.) in einer zumindest **sechs Monate** dauernden Demonstrationsphase im Realbetrieb zu testen. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. Dabei ist ein Monitoring einzurichten, um festzustellen, ob der/die Prototyp/en die angestrebten Zielwerte erreicht/erreichen und in welchen Bereichen weiteres Verbesserungspotenzial liegt. Zudem sollen die Möglichkeiten der Überleitung in den Regelbetrieb dargestellt werden.

Sofern es die betrieblichen Abläufe zulassen, sollte im Rahmen des Demonstrationsbetriebes sichergestellt werden, dass die installierte Betankungs- und Ladeinfrastruktur auch von anderen Verkehrsteilnehmer:innen genutzt werden kann.

Um KMU als mögliche Technologielieferanten einzubeziehen, sollen diese im Projektkonsortium berücksichtigt werden. Projektanträge sollen daher eine über die jeweiligen Formalanforderungen der Förderinstrumente hinausgehende Einbindung innovativer KMU oder Start-ups nachweisen (Messgrößen: Anzahl der KMU, Kostenanteil der KMU im Projekt, Wissenstransfer zu KMU).

SCHWERPUNKT 1.1 – ZERO EMISSION VEHICLES

Neben der dynamisch wachsenden Marktdurchdringung von Zero Emission Technologien im PKW-Bereich gibt es sehr viele Fahrzeugklassen und Anwendungsgebiete, die noch Entwicklungspotenzial bieten. Betrachtet werden grundsätzlich alle Kraftfahrzeuge gemäß § 3 KFG, wie beispielsweise Fahrzeuge

- für den Logistikbereich,
- für den straßengebundenen Personentransport inklusive neuer bedarfsorientierter Mobilitätsangebote,
- für den Landwirtschafts- und Tourismusbereich,
- für den kommunalen Bereich,
- für Flughäfen bzw. auf Bahnhöfen,
- im industriellen Umfeld

sowie ausgewählte Fahrzeuge, die nicht unter § 3 KFG fallen, etwa Sonderfahrzeuge und Fahrzeuge für Spezialanwendungen wie in der Bauwirtschaft, im Bergbau oder im Tourismus.

Die Entwicklung von neuen Fahrzeugkonzepten und E-Fahrrädern, die beispielsweise auf einen besonders günstigen Preis oder einen speziellen Einsatzzweck abzielen, ist ebenfalls förderungsfähig.

Im Sub-Schwerpunkt Zero Emission Vehicles wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, die lokal emissionsfreie Fahrzeuge dahingehend (weiter-)entwickeln, dass sie durch Batterien, Brennstoffzellen oder Hochleistungskondensatoren zu 100 % mit elektrischer Energie angetrieben werden. Projekte müssen dabei jeweils das Gesamtfahrzeug betrachten und, sofern sich für die Betankungs- oder Ladeinfrastruktur Spezialanforderungen ergeben, auch diese mitberücksichtigen (als Kombination mit Sub-Schwerpunkt 1.2 – Zero Emission Infrastructure). Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs bei Leitprojekten sowie kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung, um eine erfolgreiche Markteinführung vorzubereiten und die Einsatzfähigkeit im Gesamtsystem aus Fahrzeugen inkl. Infrastruktur zu demonstrieren.

Im Rahmen der (Weiter-)Entwicklung ist insbesondere auf Potenziale zur Kostenreduktion und die Steigerung der Effizienz des Gesamtsystems zu achten. Zusätzlich können Projektanträge etwaige Produktionsaspekte der vorbereitenden Serienfertigung von Batterien und anderen Komponenten adressieren, um einen effizienten und kostengünstigen Produktionshochlauf zu ermöglichen.

Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne einer Umrüstung von Diesellaggregaten in Richtung H₂ in diesem Sub-Schwerpunkt förderwürdig.**

SCHWERPUNKT 1.2 – ZERO EMISSION INFRASTRUCTURE

Die Verfügbarkeit von geeigneter Betankungs- und Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Bedingung für die Verbreitung von Zero Emission Technologien. Dabei geht es neben der Verfügbarkeit von bedarfsge- rechten Ladeleistungen vor allem auch um die kosteneffiziente Errichtung, die intelligente Integration in das Energiesystem sowie den Betrieb der Infrastruktur.

In diesem Sub-Schwerpunkt wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Infrastruktursysteme entwickeln oder bestehende Lösungen weiterentwickeln und in gesamthafte Infra- struktursysteme integrieren. Der Fokus sollte auf die Entwicklung von Hardwarelösungen gelegt werden, welche durch softwareseitige Fragestellungen unterstützt und im Demonstrationsbetrieb auf Praxistaug- lichkeit und Skalierbarkeit getestet werden können (bei Leitprojekten sowie Kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung).

Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der **Sektorintegration**, also dem intelligenten Kombinieren von mobilitätsbezogenen Fragestellungen mit anderen Sektoren wie der Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung. Diese Kopplung ist zwingend erforderlich, um die volkswirtschaftlich zukünftig effizientesten Lösungen zu entwickeln. Neben der Entwicklung und Erprobung von technischen Lösungen wird **das Ein- beziehen von organisatorischen Fragen sowie neuer Geschäftsmodelle begrüßt**.

Im Rahmen der Planung und Umsetzung ist auch auf die Verfügbarkeit der benötigten Energie (beinhaltet auch Wasserstoff, stationäre Speicher, Second-Life- und Vehicle-to-Grid-Anwendungen) zu achten und eine etwaige spätere Skalierbarkeit zu berücksichtigen. Die Integration in ein Gesamtsystem und dessen Demonstrationsbetrieb (etwa mit Photovoltaik, Pufferspeicher, Ladelösungen und/oder Wasserstoff- und Vehicle-to-Grid-Anwendungen) wird begrüßt. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.

Eine Einbeziehung von Stromnetzbetreibern ist wünschenswert, um beispielsweise Lademanagement- systeme und netzdienliches Laden simulieren oder real testen zu können. Im Rahmen eines Demonstra- tionsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne einer Umrüstung von Dieselaggregaten in Richtung H₂ in diesem Sub-Schwerpunkt förderwürdig.**

SCHWERPUNKT 1.3 – INTEGRIERTE SYSTEMISCHE LÖSUNGEN FÜR FAHRZEUG UND INFRASTRUKTUR

Systemische Lösungsansätze von der Energieproduktion über die Infrastruktur bis zum Verbrauch der Energie im Fahrzeug sind für intelligent aufeinander abgestimmte Mobilitätsmodelle essenziell.

Technische Innovationen mit langfristiger Perspektive sollen zu überzeugenden Systemen zusammengeführt und in Richtung Marktnähe gebracht werden. Dabei soll auf anwendungs- und nutzer:innenorientierte technologische Systemlösungen in und aus Österreich abgestellt werden – d.h. auf verkehrs- und mobilitätsrelevante Projekte, die ob ihrer technischen und organisatorischen Systemsicht, ihres Innovationsgrades, ihres Integrationsumfangs von Innovationen oder ihres Wettbewerbsvorsprungs besonders sichtbar werden.

In diesem Kontext sollen nicht vornehmlich Einzelaspekte bearbeitet, sondern die Systemintegration entwickelter Technologien bzw. ganze Wertschöpfungsketten betrachtet werden. Zudem sollen Projekte der sichtbaren Demonstration österreichischer Technologiekompetenz und innovativer Systemgestaltung der Elektromobilität unter Nutzung des Know-hows komplementärer Partner dienen.

In diesem Sub-Schwerpunkt wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Fahrzeugtechnologien und/oder Infrastruktursysteme (siehe Sub-Schwerpunkte 1.1 und 1.2) mit anwendungs- und nutzer:innenorientierten technologischen Systemlösungen kombinieren oder bestehende Lösungen weiterentwickeln. Der Fokus sollte auf die Entwicklung von Gesamtsystemlösungen gelegt werden, welche bereits eine konkrete Marktnähe aufweisen, weshalb nur kooperative F&E-Projekte der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung zur Förderung gelangen können.

Im Rahmen eines Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne einer Umrüstung von Dieselaggregaten in Richtung H₂ in diesem Sub-Schwerpunkt förderwürdig.**

SCHWERPUNKT 1.4 – VEHICLE-TO-GRID-DEMONSTRATOR

Im Zentrum dieses Sub-Schwerpunkts steht die Erschließung des Potenzials bidirektionaler Ladeinfrastruktur (Vehicle-to-Grid, V2G) zur Unterstützung eines flexiblen, dekarbonisierten Energiesystems. Gefördert werden Projekte, die innovative technologische, regulatorische und marktseitige Ansätze zur Integration von Elektrofahrzeugen als aktive Systemkomponenten entwickeln und erproben.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung interoperabler, sicherer und skalierbarer Gesamtlösungen. Dazu gehören u. a. die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Ladeeinrichtungen und Energiemanagementsystemen, der Aufbau geeigneter Daten- und IT-Infrastrukturen sowie die Gewährleistung von Datenschutz und Cybersecurity. Auch nationale Datenräume und deren Interoperabilität mit europäischen Entwicklungen sollen berücksichtigt werden. Auch wird die Entwicklung von Testumgebungen für die Sicherstellung der Konformität, Kompatibilität und Interoperabilität von V2G-Systemen begrüßt.

Ein weiterer Schwerpunkt sind Vorhaben zur praktischen Erprobung vielversprechender Anwendungsfälle – etwa an betrieblichen Standorten, in Quartieren oder auf öffentlichen Parkflächen wie etwa Park & Ride Anlagen – inklusive betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Umsetzungsstrategien. Ein Beispiel dafür wäre die Weiterentwicklung von Abrechnungsmodellen bei gemeinschaftlicher Nutzung im Wohnbau. Besondere Relevanz haben hierbei auch neuartige Geschäftsmodelle und die Integration variabler Netzentgelte und Stromtarife.

Darüber hinaus können die Projekte auch Maßnahmen zur Marktvorbereitung beinhalten, etwa durch Informationsangebote für Fahrzeugnutzer:innen, Fortbildungen für Fahrzeughändler und weitere Multiplikator:innen oder durch die transparente Aufbereitung rechtlicher und netztechnischer Rahmenbedingungen. Eine enge Anbindung an regulatorische Entwicklungen – insbesondere im Kontext des Elektrizitätswirtschaftsgesetzes (EIWG) – wird hierbei erwartet. Vor diesem Hintergrund und der organisatorischen bzw. regulatorischen Entwicklung eines Energy Data Spaces wird dabei begrüßt, wenn die Projekte technologische, regulatorische und marktseitige Hemmnisse analysieren und Verbesserungen vorschlagen.

Die Einbettung des Projekts in die aktuellen Arbeiten auf europäischer Ebene – wie in den Initiativen Sustainable Transport Forum (STF), Data4Energy (D4E) oder Coalition of the Willing (CoW) – wird erwartet. Ziel ist es, einen Beitrag zur Harmonisierung, Standardisierung und Beschleunigung der Marktentwicklung für Vehicle-to-Grid-Anwendungen in Österreich und Europa zu leisten.

SCHWERPUNKT 1.5 – DEMONSTRATION VON EMISSIONSFREIEN SPEZIALFAHRZEUGEN IM REALBETRIEB

Aufbauend auf bisherigen Erkenntnissen, entwickelten Technologien und Lösungen sowie Pilotprojekten soll die Erprobung von emissionsfreien Fahrzeugen, Sonderfahrzeugen sowie selbstfahrenden Bau- und auch Arbeitsmaschinen unter realen Einsatzbedingungen ermöglicht und die Weiterentwicklung in Richtung Markteinführung vorangetrieben werden. Dazu werden Forschungsprojekte mit Demonstrations- bzw. Implementierungscharakter unterstützt. Die Weiterführung und großflächige Demonstration von erfolgreich abgeschlossenen Zero Emission Mobility plus Projekten ist erwünscht. Im Anschluss an das geförderte Vorhaben soll eine Überleitung in den Regelbetrieb angestrebt werden. Der Schwerpunkt liegt auf Demonstrationsmaßnahmen sowie der Erprobung und Validierung neuer oder verbesserter Produkte, Verfahren und Dienstleistungen in einem für die realen Einsatzbedingungen repräsentativen Umfeld. Dabei ist wesentlich, dass der aktuelle Stand des Wissens/der Technik deutlich erweitert wird und ein Innovationssprung gegenüber bisherigen Projekten und Demonstrationen darstellbar ist.

Wesentlich ist, dass ein zeitnahes Marktpotenzial mit möglichst großen Wachstumsperspektiven und ein tragfähiges Geschäftsmodell nach der Förderperiode dargestellt werden kann. Dies ist im Antrag entsprechend darzulegen. Die (großflächige) Ausrollung von Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ohne eine darstellbare zeitnahe Nutzungsperspektive ist nicht Teil dieser Ausschreibung. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne einer Umrüstung von Dieselaggregaten in Richtung H₂ in diesem Sub-Schwerpunkt förderwürdig.**

SCHWERPUNKT 1.6 – STRATEGISCHE ENTWICKLUNG EINES H₂-GRUNDNETZES IN ÖSTERREICH AB 2030 IM KONTEXT DER AFIR VORGABEN

Ausgangslage & Herausforderung

Die derzeit geltende AFIR-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Bereitstellung einer grundlegenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Verkehrssektor. Folgend Art. 6(1) AFIR muss bis Ende 2030 an jedem städtischen Knoten mindestens eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle errichtet werden. Daraus entsteht der Bedarf an insgesamt neun öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen in Österreich, eine pro jeweilige Landeshauptstadt bis 31.12.2030. Außerdem gibt die AFIR vor, dass am TEN-V-Kernnetz alle 200 Kilometer eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle zu errichten ist, wodurch das Gesamtziel auf bis zu 10 Wasserstofftankstellen steigt. Zudem ist eine kumulative Kapazität von mindestens 1 Tonne Wasserstoff pro Tag an öffentlich zugänglichen Tankstellen sicherzustellen. Die RED III (Erneuerbare-Energien-Richtlinie) gibt vor, dass Wasserstoff als „erneuerbarer Kraftstoff nicht-biologischen Ursprungs“ (RFNBO) nur dann anerkannt wird, wenn er mit Strom aus erneuerbaren Quellen erzeugt wird. Dabei gelten strenge Kriterien zur Zusatzlichkeit, Zeitgleichheit und räumlichen Korrelation zwischen Stromerzeugung und Elektrolyse. Ab 2030 müssen zudem mindestens 42 % des in der Industrie genutzten Wasserstoffs aus erneuerbaren Quellen stammen.

Wasserstofftechnologien werden bereits umfassend durch F&E-Programme wie die FTI-Strategie Mobilität und „Zero Emission Mobility“ gefördert, die auf innovative Fahrzeug-, Infrastruktur- und Systemlösungen abzielen. Zusätzlich unterstützen die großvolumigen Programme EBIN und ENIN gezielt die Umstellung von Bus- und Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe, inklusive Wasserstofftechnologien und entsprechender Betankungsinfrastruktur. In den bisherigen 11 ENIN-Ausschreibungen wurden Projekte mit insgesamt 70 H₂-Fahrzeugen zur Förderung empfohlen. Basierend auf Zahlen der Statistik Austria befinden sich in Österreich mit Ende 2024 acht Busse/Minibusse, ein leichtes und zwei schwere Nutzfahrzeuge im Bestand.

Einen weiteren Anhaltspunkt für die europäische Entwicklung bietet der [Market Readiness Report der Europäischen Kommission](#). Gleichzeitig steht Österreich vor dem parallelen Hochlauf von Megawatt-Ladeinfrastruktur (MCS) für batterieelektrische LKW (BEV-LKW). Mögliche technologische oder wirtschaftliche Wechselwirkungen können zwischen den beiden Technologien entstehen.

Ziel

Ziel der F&E-Dienstleistung ist es, eine fundierte Entscheidungsgrundlage insbesondere für die aus volkswirtschaftlicher Sicht optimale Ausgestaltung der österreichischen öffentlich zugänglichen Basis H₂-Infrastruktur insbesondere für den Straßengüterverkehr bereitzustellen, unter Maßgabe des technologischen Reifegrads, verfügbarer technologischer Alternativen und des effizienten Mitteleinsatzes. Die Ergebnisse sollen auch zur strategischen Positionierung Österreichs im Rahmen des 2026/2027 anstehenden AFIR-Reviewprozesses genutzt werden können und konkrete Handlungsempfehlungen für Politik und Industrie liefern.

Erwartete Ergebnisse

Die Studie hat folgende Schwerpunkte:

- a) Wie viel Bedarf an H₂-Tankstellen wird in Österreich in den Jahren 2027, 2030, 2032, 2035 und 2040 tatsächlich bestehen?
- b) Abschätzung der grünen H₂-Verfügbarkeit für den straßengebundenen Güterverkehr in den Jahren 2027, 2030, 2032, 2035 und 2040.
- c) Analyse möglicher sozioökonomischer Rechtfertigungen für eine Reduktion der geforderten Kapazität von 1 t/Tag um bis zu 50 %.
- d) Durchführung einer Standortanalyse gemäß den Vorgaben des Art. 6 AFIR für H₂-Tankstellen, mit besonderem Fokus auf multimodale Knotenpunkte an denen auch andere Verkehrsträger versorgt werden können, wie Häfen oder Logistikzentren und die Korrelation mit nationalen Strategien.
- e) Bewertung der technischen und wirtschaftlichen Substitutionsmöglichkeiten eines koordinierten Hochlaufs von MCS- und H₂-Infrastruktur.
- f) Integration von Erkenntnissen aus dem aktuellen Technologiebericht der EU-Kommission sowie weiteren internationalen Studien wie bspw. Frankreichs inklusive Analyse zukünftiger verfügbarer Serienprodukte von Fahrzeugherstellern.
- g) Analyse internationaler Best-Practice-Beispiele zur Umsetzung von H₂-Infrastruktur, inkl. Umgang mit fossilem H₂ in frühen Phasen.
- h) Überblick über Strategien und Zeitpläne für den H₂-Hochlauf in den Nachbarländern (DE, CZ, SK, HU, SI, IT).
- i) Erarbeitung von Kriterien zur wirtschaftlichen Machbarkeit standortgebundener Elektrolyseanlagen.
- j) Betrachtung der Vorteile durch Systemfokussierung auf 350 bar- vs. 700 bar-Technologie im Schwerverkehr, als auch Optionen wie den Wasserstoffverbrennungsmotor oder Flüssigwasserstoff.

Die Studie soll Entscheidungsgrundlagen für die Rolle der öffentlichen Hand hinsichtlich der H₂-Infrastruktur liefern. Insbesondere sollen belastbare Empfehlungen zur kosteneffizienten Infrastrukturentwicklung, zur Priorisierung von Standorten und zur Einbettung in nationale Strategien (z. B. ÖNIP hinsichtlich Wasserstoff-Pipeline-Ausbau) abgeleitet werden.

Nicht im Fokus der Studie steht eine theoretische Potenzialanalyse der Wasserstofftechnologie. Im Rahmen der Studie sollen zumindest 3 Beiratssitzungen abgehalten werden, auf Basis der Koordination mit BMIMI und OLÉ. Darüber hinaus sollen Erkenntnisse aus den Roundtables „Wasserstoff im Schwerverkehr“ der Hydrogen Partnership Austria berücksichtigt werden.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 12 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 80.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 1.7 – MEGAWATT-CHARGING IM SCHWERVERKEHR: ANALYSE DER BEDARFE, TECHNISCHEN AN- UND HERAUSFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN FÜR DEN ROLL-OUT

Ausgangslage & Herausforderung

Die Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) legt den Grundstein für die europaweit harmonisierte Ausrollung von Ladeinfrastrukturen für schwere Nutzfahrzeuge insbesondere am hochrangigen Straßennetz entlang der TEN-V Korridore bzw. im Umfeld von städtischen Knoten. Während diese Infrastrukturen eine Grundversorgung für die sich gerade etablierende Technologie bereitstellen soll, kann im Hinblick auf die CO₂-Flottenstandards für schwere Nutzfahrzeuge und den Bestrebungen zur Klimaneutralität 2040 von einem rasanten Hochlauf der Neuzulassungszahlen emissionsfreier Nutzfahrzeuge in den nächsten Jahren gerechnet werden. Die Entwicklung eines neuen Ladestandards (MCS) für das Laden elektrischer schwerer Nutzfahrzeuge ist ebenfalls gerade kurz vor der Fertigstellung.

Vor diesem Hintergrund soll eine Analyse der prognostizierten Bedarfe und technischen An- und Herausforderungen ermittelt und Empfehlungen für die Unterstützung des Roll-Out in Österreich durch die öffentliche Hand entwickelt werden.

Ziel

Im Fokus der Studie steht die Analyse der Bedarfe, technischen An- und Herausforderungen und Empfehlungen für den Roll-Out von MCS-Ladeinfrastrukturen.

Nicht im Fokus der Studie liegt die Erhebung der volkswirtschaftlichen und klimarelevanten Potenziale.

Erwartete Ergebnisse

Die Studie soll folgende Fragestellungen unter Einbeziehung relevanter Stakeholder:innen behandeln:

- Mit welchen Anteilen hinsichtlich der Ausstattung elektrischer schwerer Nutzfahrzeuge mit den Ladestandards MCS und CCS kann zukünftig gerechnet werden? Mit welchen Nutzungsanteilen dieser beiden Ladestandards kann gerechnet werden? Ist der Standard neben Nutzfahrzeugen auch für (Reise-)Busse relevant?
- Besteht die Möglichkeit zur Nachrüstung von elektrischen schweren Nutzfahrzeugen mit einem MCS-Ladesystem?
- Welche Bedarfe für das MCS-Laden ergeben sich am und abseits des TEN-V Netzes bzw. bei städtischen Knoten in Österreich? Wie stellen sich diese örtlich und zeitlich (hinsichtlich der Ausrollung, nicht tageszeitlich) dar u. a. auch im Hinblick auf Lenk- und Ruhezeiten? Welche Anteile stellen dabei der österreichische bzw. grenzüberschreitende bzw. Transitverkehr dar?
- Megawatt Hotspot:
 - Welche Standorte am TEN-V Netz, an Autobahnen und Schnellstraßen generell bzw. bei städtischen Knoten in Österreich sollten perspektivisch (ab 2030) mit einer höheren Anzahl an MCS-Ladepunkten (z.B. 5 und mehr) versehen werden?
 - Wie stellen sich die konkreten Schritte (inkl. Zeitpläne und Prozessabläufe) für den Stromnetz-Anschluss von MCS-Ladeparks mit Gesamtladeleistungen von z.B. 12 MW und mehr dar, sodass ab 2030 die ersten Megawatt Hotspots in Betrieb gehen können?
 - Welche Rahmenbedingungen müssten geschaffen werden um den Stromnetz-Anschluss von Megawatt Hotspots zu beschleunigen? Hier sollten jedenfalls auch die rechtlichen Rahmenbedingungen, im Hinblick auf die für den Anschluss von Megawatt Hotspots notwendige Netzebende, betrachtet werden.
 - Welche Anforderungen ergeben sich durch die Megawatt Hotspot an das Verteilnetz? Inwieweit sind die Verteilnetzbetreiber über diesen Ladestandard informiert und dafür vorbereitet?

- Welche Anforderungen ergeben sich an den Megawatt Hotspot u. a. hinsichtlich Netzanschluss, Lärm- schutz und Platzverfügbarkeit?
- Wie hoch sind die für den wirtschaftlichen Betrieb notwendigen abgesetzten Energiemengen, um die höheren Kosten aufgrund von z. B. höheren Netztarifen von Megawatt Hotspots ausgleichen zu können?
- Welche Parameter sind ausschlaggebend für den wirtschaftlichen Einsatz von Pufferspeichern zur Kompensation nicht vorhandener Netzanschlusskapazitäten bzw. zur Reduktion von Netzanschluss- kosten.
- Welche Mindestkosten ergeben sich für das Laden elektrischer schwerer Nutzfahrzeuge an MCS-Lade- stationen bzw. CCS-Ladestationen?
- Was sind die jeweiligen Vor- und Nachteile der Ladetechnologien CCS und MCS (z. B. im Hinblick auf Datenschnittstellen, Kosten, etc.)?
- Wie können sich zukünftig der MCS bzw. CCS-Ladestandard ergänzen und welche sinnvollen Abgren- zungen ergeben sich?
- Wie kann sich die Integration von MCS-Ladepunkten in das Gesamtkonzept eines Ladestandortes auf dessen Betriebsweise optimal auswirken?
- Welche Wechselwirkungen zwischen MCS-, Overnight- und PKW-Laden sind zu erwarten?
- Welche Spezifika sind für die Nachrüstung bzw. Ergänzung von Ladestandorten mit CCS-Ladeinfra- strukturen durch MSC-Ladeinfrastrukturen zu beachten?
- Welche Konzepte bieten sich für die Nutzung von dezidiertem Ladeinfrastruktur für elektrische schwerer Nutzfahrzeuge durch PKW und leichte Nutzfahrzeuge in der Anfangszeit an? Welche internationalen Best Practices gibt es hier?
- Ist der MCS-Ladestandard durch die stetig steigenden Ladeleistungen von PKW perspektivisch auch für diese relevant? Ist eine Ablösung von CCS durch MCS in Zukunft erwartbar?
- Welche Konzepte bieten sich für das Reservieren der Ladeinfrastruktur für elektrische schwere Nutzfahrzeuge an? Welche internationalen Best Practices gibt es hier?
- Welche Anforderungen sollten im Hinblick der Förderung von MCS-Ladeinfrastrukturen Beachtung finden? Wie stellen sich die Investitionskosten eines MCS-Ladestandortes dar?
- Wie stellt sich die aktuelle CPO/eMSP-Landschaft für Ladeinfrastrukturen für schwere Nutzfahrzeuge in Österreich bzw. Europa dar? Welche Schlüsse auf eine mögliche zukünftige Marktkonzentrationen können gezogen werden?
- Welche über die Meldepflichten gemäß der Ladepunkt-Daten-VO bzw. AFIR hinausgehenden Angaben im Hinblick auf die Angaben zum Fahrzeugtyp wären relevant? Welche weiteren Angaben wären für die Branche relevant?
- Welche Chancen und Potentiale bietet der Ladestandard für österreichische Unternehmen?

Die Studie soll am Nationalen Strategierahmen sowie an der Marktstudie zur Erforderlichkeit von Beihilfen für Investitionen in Lade- oder Tankinfrastruktur, lt. AGVO 36a, § 10 und 11 anschließen und auch die Ergebnisse des Berichts über die Technologie- und Marktreife schwerer Nutzfahrzeuge (siehe Artikel 24 AFIR) miteinbeziehen. Ebenfalls sollen die Ausbaupläne der ASFINAG sowie Ergebnisse der STELE Plattform mitberücksichtigt werden. Eine intensive Vernetzung mit europäischen Partnern wie Forschungsinstitutionen und Fahrzeughersteller wird vorausgesetzt.

Im Rahmen der Studie sollen zumindest drei Beiratssitzungen abgehalten werden, welche auf Basis der Koordination mit BMIMI, ASFINAG und OLÉ stattfinden sollen.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 12 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Kurzpräsentation (PPT) und Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 80.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 1.8 – WERTSCHÖPFUNGSEFFEKTE DER ELEKTRIFIZIERUNG DES STRASSEN-VERKEHRS IN ÖSTERREICH

Ausgangslage & Herausforderung

Die Fahrzeugindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Die stark exportorientierte österreichische Fahrzeug- und Zulieferindustrie ist gefordert, im Transformationsprozess erfolgreich zu bleiben. Gleichzeitig ist es Aufgabe der öffentlichen Hand, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und die Transformation aktiv zu begleiten. Mit dem Programm zum Ausbau der E-Mobilität „eMove Austria“ werden zentrale Aspekte zur Forcierung der E-Mobilität gebündelt und ganzheitlich behandelt – einschließlich der wissenschaftlichen Begleitung des Transformationsprozesses. Bereits die im Jahr 2020 veröffentlichte [E-MAPP 2-Studie \(E-Mobility – Austrian Production Potential, Qualification and Training Needs\)](#) verdeutlichte das hohe Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotenzial der Elektromobilität für die österreichische Wirtschaft. Seither haben sich die Rahmenbedingungen jedoch grundlegend verändert. Ein Update der E-MAPP 2-Studie im Rahmen von „eMove Austria“ ist erforderlich.

Beispielsweise nimmt mittlerweile auch die Elektrifizierung des Schwerverkehrs und der Ausbau dezidierter Ladeinfrastrukturen zunehmend zu. Die europäische Fahrzeugindustrie steht unter erheblichem Druck: In der Technologie und Produktion emissionsfreier Fahrzeuge ist sie nur eingeschränkt wettbewerbsfähig – nicht zuletzt aufgrund signifikanter Kostenunterschiede bei zentralen Komponenten wie Batterien. Zudem hat die Marktdynamik insbesondere durch geopolitische Veränderungen, Lieferkettenengpässe und den beschleunigten Technologiewandel weiter zugenommen. Globale Marktteilnehmer setzen neue Standards in Bezug auf Preis, Reichweite und Produktionskapazitäten.

Der Fokus auf Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit ist daher deutlich – sowohl auf europäischer Ebene, wie im Industrial Action Plan for the European Automotive Sector der Europäischen Kommission, als auch auf nationaler Ebene, wo die Stärkung des Wirtschaftsstandorts mehr denn je im Zentrum der politischen Agenda steht. Die verkehrlichen Vorgaben für die Mitgliedstaaten aus der Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) oder für Fahrzeughersteller aus den CO₂-Flottenstandards gelten weiterhin. In diesem Kontext ist die österreichische Fahrzeugindustrie gefordert, ihren Beitrag zu leisten, um den Wandel erfolgreich zu gestalten und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Ziel

Als Bestandteil von „eMove Austria“ soll diese Studie fundierte Erkenntnisse für den bevorstehenden Transformationsprozess der österreichischen Fahrzeugindustrie liefern und eine belastbare Grundlage für zukunftsweisende Entscheidungen bieten. Es sollen makroökonomische Effekte, regionale Wirtschaftsimpulse sowie die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt detailliert quantifiziert werden. Darüber hinaus sollen konkrete Maßnahmen aufgezeigt werden, um die Transformation der österreichischen Fahrzeugindustrie erfolgreich zu gestalten und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten bzw. zu stärken.

Im Fokus der Studie steht die systematische Analyse der aktuellen Entwicklungen, wirtschaftlichen Potenziale sowie der Herausforderungen und Chancen, die sich für den österreichischen Fahrzeugsektor aus der derzeit stattfindenden Transformation ergeben. Ziel ist es, konkrete, praxisorientierte Handlungsempfehlungen sowohl für die österreichische Fahrzeugindustrie als auch die öffentliche Hand, insbesondere für „eMove Austria“, zu entwickeln, um den österreichischen Fahrzeugsektor zukunftsfähig zu gestalten und seine Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu sichern.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Identifikation von Schlüsselbereichen, in denen Österreich aufgrund bestehender Kompetenzen, Netzwerke oder Innovationskraft eine führende Rolle einnehmen kann. Ebenso soll ein differenzierter Blick auf die regionale Dimension geworfen werden, um aufzuzeigen, wie sich die Transformation auf einzelne Regionen in Österreich auswirkt.

Nicht im Fokus der Studie liegt eine reine Erhebung der volkswirtschaftlichen und klimarelevanten Potenziale.

Erwartete Ergebnisse

Ziel ist es im Zug von „eMove Austria“, aktuelle Entwicklungen, wirtschaftliche Potenziale sowie Herausforderungen und Chancen für die österreichische Fahrzeugindustrie systematisch zu analysieren und konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Die Studie soll folgende Fragestellungen unter Einbeziehung relevanter Stakeholder:innen behandeln:

Einflüsse der internationalen Märkte, technischen Entwicklungen, österreichischen Produktportfolios im Licht der CO₂-Flottenziele bzw. aktueller Entwicklungen

- Welche Potenziale und Risiken bietet die aktuelle Transformation für Wertschöpfung und Beschäftigung in der österreichischen Fahrzeugindustrie?
- Inwiefern beeinflussen die großen internationalen Märkte (Asien, USA, Europa) das Produktportfolio der österreichischen Fahrzeugindustrie?
- In welchen Bereichen tragen Komponenten und Innovation der österreichischen Fahrzeugindustrie zur Wettbewerbsfähigkeit batteriegetriebener Fahrzeuge (BEV/FCEV) bei? Welche Chancen und Herausforderungen ergeben sich für die österreichische Fahrzeugindustrie durch das Wirksamwerden der CO₂-Flottenstandards auf EU-Ebene? Welches Wertschöpfungspotenzial könnte sich in Österreich aus der Wiederverwertung bzw. dem Recycling von Materialien für batterieelektrische Fahrzeuge insbesondere für Lithium-Ionen-Batterien ergeben? Die Ergebnisse der LIBRAT Studie sollen dabei herangezogen, ggf. aktualisiert und in die Systematik der Studie eingearbeitet werden.

Stärkung Wettbewerbsfähigkeit und Positionierung

- Welche Best-Practice-Beispiele aus internationalen Märkten für die Transformation einzelner internationaler Marktteilnehmer der Fahrzeugindustrie gibt es und wie lassen sich diese auf die österreichische Fahrzeugindustrie übertragen?
- Wie wirken sich technologische Entwicklungen und Marktveränderungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Fahrzeugindustrie aus?
- Welche Strategien kann die österreichische Fahrzeugindustrie verfolgen, um ihre Position in nachhaltigen und zukunftsfähigen Technologien zu stärken?
- In welchen Segmenten der Wertschöpfungskette (z. B. Batterieentwicklung, Software, Sensorik und Elektronik, Spezialfahrzeuge, Kreislaufwirtschaftsfähigkeit von Komponenten) bestehen spezifische Chancen zur Positionierung der österreichischen Fahrzeugindustrie? (Die bestehende Untergliederung der E-MAPP 2-Studie in ÖNACE Klassen soll dabei weiter fortgeführt und in Abstimmung mit dem BMIMI ggf. sinnvoll erweitert werden)

(Re)Qualifizierung

- Welche (Re-)Qualifikationsbedarfe entlang der E-Mobilitätswertschöpfungskette bestehen, wie wirken sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit aus, welche Handlungsempfehlungen sind daraus ableitbar?

Handlungsempfehlungen

- Welche industriepolitischen Hebel (z. B. fiskalpolitische Instrumente, Regulierung, Forschungs- und Technologieförderung) können diese Positionierung effektiv unterstützen?
- Welche politischen und wirtschaftlichen Handlungsempfehlungen inklusive der für deren Umsetzung notwendigen Instrumente sind ableitbar, um den österreichischen Fahrzeugsektor erfolgreich durch die aktuelle Transformation zu führen?

Im Rahmen der Studie sollen mindestens drei Beiratssitzungen abgehalten werden, die in enger Abstimmung mit dem BMIMI und OLE organisiert werden.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 12 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Kurzpräsentation (PPT) und Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 120.000 zzgl. allfälliger USt.

3.2 SCHWERPUNKT 2 – NACHHALTIGE MOBILITÄT IN DER PRAXIS

Ausgeschrieben sind Projekte, die bestehende Barrieren bei der Etablierung nachhaltiger Mobilitätsformen abbauen. Adressiert werden Projekte, die zum Ziel Verkehr „vermeiden“ und „verlagern“ beitragen. Ziel ist die Schaffung von Grundlagen- und Gestaltungswissen sowie von umsetzungsnahen Lösungen, wie die Mobilitätswende durch Abgaben- und Anreizsysteme unterstützt werden kann.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Aktiven Mobilität und dem Mobilitätsmanagement sowie der E-Mobilität und ihrem Beitrag zur Mobilitätswende im Personen- und Güterverkehr. Es werden Projekte unterstützt, die Transformationsprozesse zu nachhaltigen Mobilitätslösungen unterstützen. Dabei soll Verkehr systemisch verlagert, vermieden bzw. verträglicher gestaltet werden.

Insbesondere werden im Schwerpunkt 2 die folgenden Themen behandelt, die in den nachfolgenden Seiten näher erläutert werden:

- Zahlungsbereitschaft von Unternehmen für ein Mobilitätsbudget zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeiter:innenmobilität,
- Unterschiedliche Ausgestaltungsformen für Mobilitätsbudgets,
- Einflussfaktoren für die Akzeptanz eines Mobilitätsbudgets durch Mitarbeiter:innen,
- Einfluss von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z. B. die Einrichtung von Fußgängerzonen, auf die lokale Wirtschaft in mittleren und kleineren österreichischen Städten,
- Wirkungen von Pedelecs für Kinder und Jugendliche,
- Verhaltensökonomische Ansätze in der Mobilitätswende (urban, suburban und rural).

SCHWERPUNKT 2.1 – ZAHLUNGSBEREITSCHAFT VON UNTERNEHMEN FÜR EIN MOBILITÄTS- BUDGET ZUR FÖRDERUNG EINER NACHHALTIGEN MITARBEITER:INNENMOBILITÄT

Ausgangslage & Herausforderung

Unternehmen stehen vor der Herausforderung, nachhaltige und flexible Mobilitätslösungen für ihre Mitarbeitenden bereitzustellen. Viele Unternehmen befinden sich in der Orientierungsphase und verfügen über begrenzte Informationen über Kosten-Nutzen-Effekte, Akzeptanz der Nutzer:innen, aber vor allem einer wirtschaftlichen Umsetzbarkeit solcher Maßnahmen. Eine davon, das Mobilitätsbudget – hier definiert als eine geldwerte Leistung, die Angestellten für verschiedene Verkehrsmittel, sowohl für Wege zum Arbeitsplatz als auch Dienstwege, zur Verfügung steht – gewinnt dabei an Bedeutung. Die Zahlungsbereitschaft von Unternehmen für die Beschaffung und Umsetzung hängt jedoch von verschiedenen Faktoren ab, wie beispielsweise den Kosten-Nutzen-Erwägungen, steuerlichen Vorteilen, Nachhaltigkeitszielen sowie der Attraktivität für Fachkräfte, aber auch von Vorgaben zur Zielerreichung unternehmensinterner Nachhaltigkeitsziele.

Ziel

Diese Analyse untersucht, welche internen (wie Unternehmensgröße, Branche, Nachhaltigkeitsstrategie) und externen Faktoren (wie gesetzliche Rahmenbedingungen, die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten) existieren und welchen Einfluss diese auf die Bereitstellung alternativer betrieblicher Mobilitätslösungen haben. Zudem soll der Einfluss dieser Faktoren auf die Zahlungsbereitschaft (Willingness to pay) unterschiedlicher Unternehmen quantifiziert werden, als auch die Unterschiede in der Höhe der Zahlungsbereitschaft je nach Unternehmensform qualifiziert werden.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 18 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 2.2 – UNTERSCHIEDLICHE AUSGESTALTUNGSFORMEN FÜR MOBILITÄTSBUDGETS

Ausgangslage & Herausforderung

Ein Mobilitätsbudget wird hier definiert als eine geldwerte Leistung von Unternehmen oder Organisationen, die Mitarbeiter:innen ermöglicht, verschiedene Mobilitätsangebote flexibel zu nutzen. Insbesondere im Vergleich zum Dienstwagen, mit dem auch private Wege bewältigt werden können, oder Fahrtkostenzuschüsse, bietet das Mobilitätsbudget eine individuellere und nachhaltigere Alternative zu klassischen Mobilitätslösungen. Damit können Mobilitätsbudgets zu einer Treibhausgasreduktion beitragen und sich sowohl auf den Ressourcenkonsum als auch die Gesundheit von Menschen auswirken.

Diese Analyse untersucht Gestaltungsformen und Modelle von Mobilitätsbudgets unter folgenden Aspekten:

1. **Finanzierung und Bereitstellung innerhalb von Unternehmen:** Fester monatlicher Betrag, Zuschüsse für nachhaltige Verkehrsmittel, Integration in Gehalts- oder Benefitsysteme
2. **Flexibilität und Nutzungsmöglichkeiten von Mobilitätsangeboten:** Öffentliche Verkehrsmittel, Sharing-Angebote, Carsharing, Verknüpfung mit Homeoffice-Konzepten
3. **Technische Umsetzung:** Digitale Plattformen oder Apps, Integration in Unternehmenssoftware
4. **Nachhaltigkeits- und Steueraspekte:** Steuerliche Anreize, CO₂-Reduzierung durch nachhaltige Mobilitätsangebote

Die Analyse dieser Faktoren soll zeigen, wie Unternehmen, Beschäftigte und politische Entscheidungsträger:innen ein Mobilitätsbudget gestalten können, um eine effiziente und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Ziel

Ziel ist es, ein klares Bild über die konkreten Ausgestaltungsformen, Einsatzmöglichkeiten sowie potenzielle Herausforderungen der Modelle von Mobilitätsbudgets zu entwickeln. Dabei sollen verschiedene Modelle, Anbieter, steuerliche Rahmenbedingungen und praktische Umsetzungsbeispiele systematisch untersucht werden. Die Ergebnisse dienen als fundierte Entscheidungsgrundlage für Verantwortliche bei der Einführung oder Weiterentwicklung eines Mobilitätsbudgets im Unternehmen.

Erwartete Ergebnisse

Um ein umfassendes Verständnis über unterschiedliche Gestaltungsoptionen von Mobilitätsbudgets zu schaffen, sollen mind. fünf verschiedene Ausgestaltungsformen dargestellt werden. Diese sollen auf die verschiedenen Aspekte eingehen: Finanzierung, Nutzungsmöglichkeiten, technische Umsetzung, Nachhaltigkeit- und Steueraspekte. Dabei sollen zu jedem Aspekt in jeweiliger Ausgestaltungsform konkrete Umsetzungsansätze formuliert werden. Es soll dabei auch dargestellt werden, wie hoch jeweils Aufwand, Kosten und Machbarkeit sind.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 18 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 2.3 – EINFLUSSFAKTOREN FÜR DIE AKZEPTANZ EINES MOBILITÄTSBUDGETS DURCH MITARBEITER:INNEN

Ausgangslage & Herausforderung

Die Einführung eines Mobilitätsbudgets als Alternative oder Ergänzung zu klassischen Mobilitätslösungen wie Dienstwagen oder Fahrtkostenzuschüssen gewinnt zunehmend an Bedeutung. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit Mitarbeiter:innen ein solches Angebot akzeptieren und welche Faktoren ihre Nutzungsbereitschaft beeinflussen.

Diese Untersuchung betrachtet verschiedene Einflussfaktoren wie individuelle Mobilitätsgewohnheiten, die Attraktivität und Flexibilität des Mobilitätsbudgets, Umweltbewusstsein, steuerliche Vorteile und soziale Normen. Zudem könnten Aspekte wie der Wohnort (städtisch vs. ländlich), der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Unterschiede zwischen Dienst- und Pendler:innenwegen oder das generelle Vertrauen in digitale Mobilitätslösungen analysiert werden.

Ziel

Ziel der Forschung ist es, wertvolle Erkenntnisse darüber zu liefern, wie die Einführung eines Mobilitätsbudgets gestaltet werden kann, um eine hohe Akzeptanz bei den Mitarbeiter:innen zu erreichen. Dabei sollen bestehende Forschungsergebnisse in einer Review dargestellt werden so wie ggf. Lücken diesbezüglich aufgewiesen werden.

Erwartete Ergebnisse

Aus der Analyse sollte hervor gehen, welche Einflussfaktoren konkret zur Nutzung eines Mobilitätsbudgets führen, und hindern. Dabei sollen Anreize und Hürden für Mitarbeiter:innen identifiziert werden, die folgende Faktoren beachten: Mobilitätsgewohnheiten, Umweltbewusstsein, steuerliche Vorteile, Wohnort und Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Analyse sollte darüber hinaus verschiedene potenzielle Nutzer:innengruppen identifizieren und berücksichtigen.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 18 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 2.4 – EINFLUSS VON VERKEHRSBERUHIGUNGSMASSNAHMEN, WIE Z. B. DIE EINRICHTUNG VON FUSSGÄNGERZONEN, AUF DIE LOKALE WIRTSCHAFT IN MITTLEREN UND KLEINEREN ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEN

Ausgangslage & Herausforderung

Die Annahme, die innerstädtische Wirtschaft sei primär auf Pkw-Erreichbarkeit und ausreichende Parkplätze angewiesen, ist weit verbreitet – wird jedoch durch zahlreiche Studien und Praxisbeispiele widerlegt. Vielmehr zeigt sich, dass eine gezielte Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV positive Effekte für lokale Wirtschaft, Gastronomie und Aufenthaltsqualität hat.

- Erhebungen aus deutschen Einkaufsstraßen belegen, dass Gewerbetreibende die Bedeutung des Pkw-Verkehrs überschätzen, während Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende einen größeren Anteil der Kundenschaft ausmachen als angenommen.
- Kund:innen, die aktiv mobil sind, tätigen häufiger Einkäufe und beleben die Straßen durch ihre regelmäßige Präsenz.

In vielen Prozessen der Straßenraumgestaltung gibt es Widerstand. Um diesen Diskurs zu versachlichen, braucht es räumlich und zeitlich relevante Untersuchungen in österreichischen (Klein-)Städten.

Ziel

Wie wirken sich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z. B. die Errichtung von Fußgängerzonen und Begegnungszonen auf die lokale Wirtschaft in mittleren und kleinen Städten in Österreich aus?

Diese Frage soll helfen, die Auswirkungen von Verkehrsberuhigung in Ortszentren auf die lokale Wirtschaft und die Attraktivität von Innenstädten/Ortszentren besser zu verstehen und bei zukünftigen Prozessen der Umgestaltung unterstützen. Konkret sollen Umgestaltungsmaßnahmen in kleineren und mittleren Städten in Österreich genauer untersucht und Erkenntnisse daraus abgeleitet werden.

Erwartete Ergebnisse

Folgende Indikatoren sollen in der Untersuchung berücksichtigt werden:

- Umsatzentwicklung von Geschäften
- Neugründung und Schließung von Geschäften und Lokalen
- Fußverkehrsfrequenzen in den untersuchten Einkaufsstraßen
- Verweildauer von Zu-Fuß-Gehenden in den untersuchten Einkaufsstraßen
- Art und Struktur der Einkaufsstraße in Bezug auf die Geschäfte und Lokale
- Entwicklung der Immobilienpreise in der untersuchten Einkaufsstraße

Bei der Untersuchung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen sollten folgende Ausgangslagen unterschieden werden:

- Straßenpolizeiliche Maßnahmen (Verordnung von Begegnungszone/Fußgängerzone ohne bauliche Umgestaltung)
- Begleitende bauliche Umgestaltung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
- Begleitende temporäre Umgestaltung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (mobile Pflanztröge, farbliche Gestaltung der Straße, ...)

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 12 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 2.5 – WIRKUNGEN VON ELEKTROFAHRRÄDERN FÜR JUGENDLICHE UND KINDER

Ausgangslage & Herausforderung

Mit zunehmendem Angebot von Kinder- und Jugendfahrrädern mit elektrischer Trittkraftunterstützung (Pedelec) sind evidenzbasierte Entscheidungsgrundlagen für den Umgang und Konsequenzen in der Radverkehrsförderung dieser neuen Fahrzeugart notwendig. In dieser F&E-Dienstleistung sollen die Veränderung auf das Nutzungsverhalten, die Gesamtökobilanz, die gesundheitlichen Auswirkungen (Veränderung im Bewegungsnutzen, Unfallrisiko, Unfallschwere), aber auch das Verlagerungspotenzial besonders in Siedlungsräumen mit großen Höhenunterschieden mit Hilfe von Literaturrecherchen und eines Flottenversuchs inkl. Kontrollgruppe untersucht werden. Der Fokus soll auf Wegen im öffentlichen Verkehrsraum liegen. Zur erweiterten Betrachtung z.B. des Gesundheitsnutzens können auch Freizeitwege abseits des öffentlichen Verkehrsraums mitbetrachtet werden.

Ziel

Sammlung und Generation von evidenzbasierten Daten zum Thema Nutzung und Nutzen von Pedelecs für Kinder und Jugendliche im Vergleich zu herkömmlichen Kinderfahrrädern.

Erwartete Ergebnisse

Quantifizierung von Messgrößen und deren Unterschieden zwischen der Nutzung von Kinder- und Jugendfahrrädern mit und ohne elektrischer Trittkraftunterstützung in Hinblick auf:

1. Mobilitätsverhalten (Weglängen, Nutzungshäufigkeit, Erreichbarkeit von Zielen im Alltag und in der Freizeit, Fahrzeit, begleitete/unbegleitete Wege, eingesparte Zeit für begleitete Wege, geschlechtsspezifische Unterschiede, altersspezifische Unterschiede, etc.)
2. Bewegungsnutzen (Häufigkeit, Dauer und Intensität der Bewegung)
3. Fahrspaß/Einstellung zum Fahrradfahren
4. Verlagerungspotenzial von anderen Verkehrsmitteln zum Pedelec
5. Gesamtökobilanz (Energieverbrauch, CO₂-Emission, Ressourcenverbrauch, etc.)
6. Verkehrssicherheit (Unfallarten, Unfallrisiko, Unfallschwere, Art der Verletzungen)
7. Volkswirtschaftliche Gesamtbilanz (Kosten/Nutzen)

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 18 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

SCHWERPUNKT 2.6 – VERHALTENSÖKONOMISCHE ANSÄTZE IN DER MOBILITÄTSWENDE (URBAN, SUBURBAN UND RURAL) – ENTWICKLUNG VON KOMMUNIKATIONS- UND SENSIBILISIERUNGSKONZEPTEN

Ausgangslage & Herausforderung

Die Verkehrswende steht nicht nur vor technischen und infrastrukturellen Herausforderungen, sondern erfordert sowohl eine Veränderung individueller Mobilitätsentscheidungen als auch regulatorische Entscheidungen. Trotz wachsender Angebote im Bereich alternativer Mobilitätslösungen wie Bedarfsverkehre und Sharingangebote bleibt deren Nutzung hinter den Erwartungen zurück. Zahlreiche Menschen greifen weiterhin auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, selbst dann, wenn attraktive Alternativen in ihrer Umgebung zur Verfügung stehen. Trotz einer, im Vergleich zu anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, hohen Akzeptanz bei potenziellen Nutzer:innen bleibt somit die Anzahl der Nutzungen unter einem für die Verkehrswende erforderlichen Niveau.

Mobilitätsentscheidungen werden nicht ausschließlich rational getroffen, sondern unterliegen Routinen, sozialen Normen, psychologischen Faktoren und Anreizen (extern und intern). Dies kann auf diverse Faktoren, wie beispielsweise auf Kosten- und Preissensitivität gegenüber den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten, fehlende Anreize (Push-Pull-Effekte), mangelndes Wissen und Bewusstsein über alternative Mobilitätsangebote, eingefahrene Mobilitätsroutinen und einer ungenügenden Sichtbarkeit alternativer Mobilitätsangebote zurückzuführen sein.

Dementsprechend besteht die Herausforderung darin, einerseits die Gründe für die Zurückhaltung der Nutzer:innen zu identifizieren, insbesondere in Bezug auf Kostenwahrnehmung und Nutzungshürden. Andererseits braucht es zusätzliche Bewusstseinsbildung bei sowohl Nutzer:innen als auch Stakeholder:innen im Mobilitätssektor, um bestehende Angebote bestmöglich zu pushen. Infolgedessen können schließlich wirksame, zielgruppenorientierte Maßnahmen zur Förderung der alternativen Mobilitätsangebote abgeleitet werden.

Ziel

Ziel dieser Untersuchung soll es sein, bestehende Hürden zu identifizieren, die Kostenwahrnehmungen von Nutzer:innen zu quantifizieren und damit die Ursachen für die Entscheidung zur Nutzung der jeweiligen Mobilitätsangebote zu ergründen. Dabei sollen auch die Unterschiede zwischen urbanem, suburbanem und ruraalem Raum deutlich gemacht werden. Folglich sollen bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Überwindung dieser Hürden bewertet werden. Abgeleitete Handlungsempfehlungen für identifizierte Stakeholder:innen innerhalb des Systems bilden dann die Grundlage für eine langfristige Strategie zur zielgruppenspezifischen Bewusstseinsbildung sowie langfristiger intrinsischer Verhaltensveränderung mit Incentivierung (anreizbasierte Maßnahmen): Wie kann das Verständnis von Preiswahrnehmungen und Mobilitätskosten gestärkt werden und verhaltensökonomische Hebel wie soziale Normen und Feedback genutzt werden, um Denk- und Handlungsimpulse zu setzen?

Erwartete Ergebnisse

Als Ergebnis der Studie werden konkrete Handlungsempfehlungen zur Bewusstseinsbildung von und für Stakeholder:innen auf unterschiedlichen Ebenen (Bund, Land, Gemeinde) für die wichtigsten Zielgruppen erwartet. Diese Handlungsempfehlungen sollen die Entwicklung von zielgruppenspezifischen Kommunikations- und Interventionsstrategien beinhalten. Optional wäre auch die Entwicklung eines Pilotkonzepts bzw. eines Kommunikationsprototyps für eine konkrete Zielgruppe hilfreich.

Rechtliche Grundlage

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer

Max. 12 Monate

Berichtssprache

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten

Max. Euro 100.000 zzgl. allfälliger USt.

4. ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND ABLAUF DER EINREICHUNG

4.1 ERFORDERLICHE EINREICHUNTERLAGEN

Das Projekt kann ausschließlich elektronisch via [eCall](#) der FFG eingereicht werden. Die Einreichung beinhaltet folgende Online-Elemente, die im [eCall](#) unter folgenden Menüpunkten zu erfassen sind:

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projekthinhalte.
- **Arbeitsplan** beinhaltet die Darstellung der Arbeitspakete und Elemente des Projektmanagements wie Zeit-Managementplan (GANTT-Diagramm), Aufgaben, Meilensteine, Ergebnisse.
- **Konsortium** beschreibt die Expertise der einzelnen Konsortiumsmitglieder.
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Konsortiumsmitglied. Die Summen je Arbeitspaket werden automatisch im Online-Arbeitsplan angezeigt.

Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag.

Bei Beantragung einer Umweltförderung bei der KPC sind zusätzlich folgende Anhänge hochzuladen (Details siehe Punkt 5.4):

- Projektbeschreibung UFI
- Kostenplan UFI

Förderungskonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderungskriterien sind in den **Instrumentenleitfäden** beschrieben. Alle relevanten Dokumente für die Ausschreibung sind auf der Website der Ausschreibung [Zero Emission Mobility plus 2025](#) zu finden.

Ausschreibungsdokumente

Thema	Info
Leitprojekt	Instrumentenleitfaden Leitprojekt
Kooperatives F&E-Projekt	Instrumentenleitfaden kooperatives F&E-Projekt
Allgemeine Regelungen zu Kosten	Kostenleitfaden (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten)
F&E-Dienstleistung	Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistung Eidesstattliche Erklärung (im eCall) Bietendenerklärung (im eCall) Mustervertrag für F&E-Dienstleistungen

In der zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich – eine Einstufung der letzten drei Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.

4.2 ABLAUF DER EINREICHUNG

Die Einreichung ist ausschließlich via [eCall](#) der FFG möglich.

4.2.1 VERPFLICHTENDES VORGESPRÄCH FÜR ALLE LEITPROJEKTE

Die Einreichung eines Leitprojekts im Rahmen dieser Ausschreibung erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes gemeinsames Vorgespräch mit Mitarbeiter:innen des Klima- und Energiefonds, des BMIMI sowie der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **bis spätestens 14.01.2026**. Die Antragstellenden haben rechtzeitig mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um dieses Vorgespräch zu vereinbaren. Das Vorgespräch dient der optimalen Betreuung der Einreichenden bei der Erstellung des Projektantrages. Aus diesem Grund wird empfohlen, das Vorgespräch ebenfalls für kooperative F&E-Projekte durchzuführen. **Wird ein Leitprojektantrag ohne erfolgtem Vorgespräch in der genannten Form eingebracht, so wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.** Wird zusätzlich um eine Förderung nach 4.2.3. angesucht, so wird die KPC zu dem Gespräch beigezogen oder es ist ein separates Gespräch mit der KPC gem. 4.2.3. zu vereinbaren.

4.2.2 F&E-DIENSTLEISTUNG

Bitte beachten Sie, dass es sich bei der Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen (Instrument „F&E-Dienstleistung“) um Finanzierungen gemäß Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 und somit um ein Bieter:innenverfahren handelt. Für das Instrument der F&E-Dienstleistung gilt als Auftraggeber der Klima- und Energiefonds. Die Förderagentur FFG agiert im Namen und auf Rechnung des Klima- und Energiefonds.

Mit Einreichung eines Angebots erklären sich die Bietenden mit dem Inhalt des vorliegenden Leitfadens sowie der übrigen verfahrensgegenständlichen Ausschreibungsunterlagen vollumfänglich einverstanden.

Sind (Sub-)Unternehmer:innen in mehreren Angeboten genannt (Mehrfachbeteiligung), führt dies zum Ausscheiden aller betroffenen Angebote, wenn von einer Wettbewerbsbeschränkung bzw. -verfälschung auszugehen ist.

Die nicht ausschließlichen Nutzungs- und Verwertungsrechte an den Projektergebnissen der F&E-Dienstleistungen liegen beim Klima- und Energiefonds. Das Urheberrecht ist davon unbetroffen. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, sämtliche Projektergebnisse zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von den Projekten ausgehen soll, größtmöglich ist.

Ergänzende Auskünfte

Ergänzende Fragen zu den Inhalten der ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen sind spätestens 21 Tage vor Ablauf der Einreichfrist **ausschließlich** schriftlich per E-Mail an die FFG (mobiltaet@ffg.at) zu richten. Die Anfragen werden gesammelt und anonymisiert spätestens 11 Tage vor Ablauf der Einreichfrist beantwortet. Im Sinne der Gleichbehandlung ersucht der Auftraggeber die Fragen so zu stellen, dass ein Rückschluss auf die Fragestellenden nicht möglich ist. Die Fragen und Antworten werden bei den Ausschreibungsdokumenten auf der Website der Ausschreibung [Zero Emission Mobility plus 2025](#) veröffentlicht. Nach diesem Termin ist die Möglichkeit der Fragestellung nicht mehr gegeben. Der Klima- und Energiefonds und die FFG geben im Vorfeld keine Stellungnahmen zur Bewertung der Einreichung ab.

4.2.3 UMWELTFÖRDERUNG ABGEWICKELT DURCH DIE KOMMUNALKREDIT PUBLIC CONSULTING (KPC)

Projekte, welche vom Klima- und Energiefonds gefördert werden und zumindest ein Arbeitspaket der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung aufweisen, können auch in einer Kooperation der FFG mit der KPC abgewickelt werden. Dabei werden Forschungstätigkeiten von der FFG gefördert, Investitionen für eine Demonstrationsanlage hingegen werden von der KPC unter Verwendung der Förderungsrichtlinien der „Umweltförderung im Inland“ (UFI) idgF. unterstützt. Beides wird aus Mitteln des gegenständlichen Programms gedeckt. Demonstrationsanlagen, für die im Rahmen des Programms Zero Emission Mobility eine ergänzende Umweltförderung bei der KPC beantragt wird, müssen für das beantragte Forschungsprojekt von wesentlicher Bedeutung sein. Ebenso müssen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten die Voraussetzung für die Investition, für die die ergänzende Umweltförderung beantragt wird, bilden.

Demonstrationsanlagen entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland zeichnen sich dadurch aus, dass sie über Standardtechnologien hinausgehen. Sie dienen der Erprobung bzw. Einführung neuer oder wesentlich verbesserter Technologien. Die Demonstrationsanlage baut auf den Forschungstätigkeiten auf.

Der damit zu erwartende Umwelteffekt (eine Reduktion von Luftemissionen, Lärm, gefährlichen Abfällen oder des Energieverbrauchs, eine innovative Bereitstellung von erneuerbarer Energie) ist einschätzbar und muss als Voraussetzung für eine Förderung auch quantifizierbar sein. Es sind nur jene Anteile der Investition förderungsfähig, die unmittelbar zur Erzielung des Umwelteffekts notwendig sind und dazu beitragen. Kosten, die in keinem bzw. nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden.

Förderbasis sind die umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (förderungsfähige Kosten abzüglich etwaiger Referenzkosten – sofern bei Demonstrationsanlagen Standardanlagen gegenüberstellbar sind) gemäß Förderungsrichtlinien der Umweltförderung im Inland. Wird im Rahmen des gegenständlichen Programms keine Förderung für Demonstrationsanlagen beantragt oder gewährt, so ist eine spätere Einreichung bei anderen Förderprogrammen und bei anderen Förderstellen (Wirtschaftsförderung – Austria Wirtschaftsservice [AWS], Umweltförderung – KPC) unter Berücksichtigung der jeweiligen Förderbedingungen möglich.

Verpflichtendes Vorgespräch mit KPC

Bei Einreichung eines Projekts, bei welchem auch eine Förderung einer Demonstrationsanlage entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland beantragt wird, hat – zusätzlich zum Gespräch gem. 4.2.1., wenn daran nicht auch die KPC mitwirkt – jedenfalls ein verpflichtendes gemeinsames Beratungsgespräch mit Expert:innen der FFG und KPC **bis spätestens 14.01.2026** zu erfolgen. Die Antragstellenden haben mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um ein Vorgespräch zu vereinbaren. Im Rahmen dieser Beratung erfolgt eine erste Einschätzung der Förderbarkeit der geplanten Investitionen als Demonstrationsanlagen im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung durch Expert:innen der KPC. Erfolgt dieses Beratungsgespräch nicht, so wird keine Umweltförderung zuerkannt.

Antragstellung

Die Antragstellung erfolgt in Form EINES Projektantrags, der bei der FFG einzureichen ist. Dazu sind im eCall folgende Dokumente als Anhänge hochzuladen:

- Eine detaillierte Projektbeschreibung der geplanten Demonstrationsanlagen, die über die KPC gefördert werden sollen. Die zusätzlichen Spezifikationen sollen eine technische Beurteilung der Demonstrationsanteile sowie eine Beurteilung der zu erwartenden Umwelteffekte durch die KPC ermöglichen.
- Ein Kostenplan für den Demonstrationsanteil.

Die Vorlagen finden sich auf der Website der Ausschreibung [Zero Emission Mobility plus 2025](#).

Folgende ergänzende Informationen sind bei der Antragstellung erforderlich:

- Anlagenkosten, aufgegliedert nach Gewerken/Positionen, Montagekosten, Planungskosten.
- Bei Dritteleistungen sind Angebote notwendig (diese müssen spätestens zum Zeitpunkt der Endabrechnung vorliegen).
- Nachvollziehbare Darstellung und quantitative Prognose des Umwelteffekts – die Darstellung des Umwelteffekts erfolgt als Gegenüberstellung der Demonstrationsanlage zur bestehenden Situation bzw. zu einer Referenzanlage, die mit konventionellen Technologien dieselbe Leistung erbringt (Beispiel: Gegenüberstellung des Energieverbrauchs aufgeteilt auf die jeweiligen Energieträger in MWh pro Jahr vor und nach Umsetzung der Demonstrationsanlage).
- Darstellung der Realisierbarkeit und des Marktpotenzials der Demonstrationsanlage.
- Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit operativen Kosten und Gewinnen der Demonstrationsanlage im Vergleich zur bestehenden Situation bzw. zu einer Referenzanlage ist zu erstellen.

Liegen zum Zeitpunkt der Einreichung noch keine Informationen über den genauen Umwelteffekt und die Kosten der Demonstrationsanlage vor, sind nachvollziehbar dargestellte Schätzungen vorzulegen.

Weiterer Ablauf nach Einreichung

Informationen zum Projektauswahlverfahren nach Einreichung der Projektanträge sind den Instrumentenleitfäden (siehe 4.1) zu entnehmen. Bei jenen Projekten, für die neben einer F&E-Förderung auch eine Umweltförderung beantragt wurde, wird der Projektantrag auch zusätzlich an die Kommunalkredit Public Consulting GmbH zur Bearbeitung übermittelt. Die Prüfung der Fördervoraussetzungen und die Ausarbeitung eines Fördervorschlages für den Investitionskostenanteil erfolgt durch die Expert:innen der KPC.

Wenn erforderlich, werden die Antragsteller:innen zur Nachreichung von Informationen direkt von der jeweils zuständigen Abwicklungsstelle kontaktiert.

Im Fall der zusätzlichen Förderung durch die KPC werden zwei Förderungsverträge erstellt:

- Förderungsvertrag der FFG für F&E-relevante Kosten
- Förderungsvertrag der KPC für Investitionskosten gemäß Umweltförderung im Inland

Weitere Informationen zur Umweltförderung finden sich auf der [KPC-Website zur Förderung von sonstigen Umweltschutzmaßnahmen](#).

Abgrenzung der beantragbaren Kosten

Industrielle Forschung FFG	Experimentelle Entwicklung FFG	Demonstrationsanlage KPC
<p>„Industrielle Forschung“ bezeichnet planmäßiges Forschen oder kritisches Erforschen zur Gewinnung neuer Kenntnisse und Fertigkeiten. Ziel ist, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder zur Verwirklichung erheblicher Verbesserungen bei bestehenden Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen nutzen zu können.</p> <p>Hierzu zählt auch die Schöpfung von Teilen komplexer Systeme, die für die Industrielle Forschung und insbesondere die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig sind.</p>	<p>„Experimentelle Entwicklung“ bezeichnet den Erwerb, die Kombination, die Formung und die Verwendung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten zur Erarbeitung von Plänen und Vorkerhungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen.</p> <p>Dazu zählen auch andere Tätigkeiten zur Definition, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie auch die Erstellung von Entwürfen, Zeichnungen, Plänen und anderem Dokumentationsmaterial, soweit dies nicht für gewerbliche Zwecke bestimmt ist.</p>	<p>Demonstrationsanlagen entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland sind Anlagen mit sehr hohem innovativem Charakter. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie über Standardtechnologien hinausgehen und dienen zur Erprobung bzw. Einführung neuer oder wesentlich verbesserter Technologien.</p> <p>Die Förderung einer Demonstrationsanlage im Rahmen der Zero Emission Mobility durch die KPC setzt darüber hinaus voraus, dass die Demonstrationsanlage direkt auf den Forschungstätigkeiten innerhalb des eingereichten Forschungsprojekts aufbaut. Der damit zu erwartende Umwelteffekt ist einschätzbar und quantifizierbar.</p> <p>Förderfähig sind Investitionen, die für die Erreichung des Umwelteffekts unmittelbar notwendig sind.</p>

Soweit die geförderte Maßnahme als Endenergieverbrauchseinsparung im Sinne des Bundes-Energieeffizienzgesetzes (EEffG) anrechenbar ist, wird diese aliquot zur gewährten Förderung dem Klima- und Energiefonds als strategische Maßnahme gemäß § 5 Abs. 1 Z 17 EEffG zugerechnet. Eine teilweise oder gänzliche Geltendmachung der anrechenbaren Maßnahmen durch verpflichtete Dritte, insbesondere durch Übertragung durch die Fördernehmer:innen zum Zweck der Anrechnung auf Individualverpflichtungen gemäß § 10 EEffG, ist nur für jenen Teil der Projektkosten zulässig, der die Förderung des Klima- und Energiefonds übersteigt.

4.3 ZEITPLAN UND EINREICHFRISTEN

Die Ausschreibung endet am 11.02.2026 um 12:00 Uhr.

5. VON DER PROJEKTAUSWAHL BIS ZUR AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG/FINANZIERUNG

5.1 PROJEKTAUSWAHL UND FÖRDERUNGSENTSCHEIDUNG

Die Grundlage für die Beurteilung Ihres Förderansuchens bilden die in den jeweiligen Instrumentenleitfäden definierten Kriterien.

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds trifft die Förderungs- bzw. Finanzierungsentscheidung auf Basis der Empfehlung des Bewertungsgremiums.

5.2 ERRICHTUNG DES FÖRDERUNGSVERTRAGS

Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung kommuniziert die FFG dem Konsortium eine Ansicht im eCall mit den wichtigsten Eckdaten zum Förderungsvertrag (z. B. Höhe der Förderung, Höhe der förderbaren Kosten, Beginn und Ende des Förderungszeitraumes, Berichtspflichten und etwaige Auflagen). Nach Annahme der Ansicht innerhalb der festgelegten Frist wird der Förderungsvertrag von Seiten der FFG erstellt und an das Konsortium übermittelt. Das Konsortium retourniert den firmenmäßig gezeichneten Förderungsvertrag. Damit ist der Förderungsvertrag rechtsgültig. Bis dahin besteht kein Anspruch auf Förderung.

5.3 BERICHTSPFLICHTEN UND AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG BZW. FINANZIERUNG

Neben den Tätigkeitsberichten der FFG ist zusätzlich ein publizierbarer Endbericht zu verfassen, der auf der Website des Klima- und Energiefonds veröffentlicht wird. Vorlagen für die publizierbaren Endberichte finden Sie auf der Website des Klima- und Energiefonds unter [Richtlinien & Vorlagen](#).

6. RECHTLICHE UND ADMINISTRATIVE ASPEKTE

6.1 RECHTSGRUNDLAGEN

Als Rechtsgrundlagen kommen folgende Richtlinien zur Anwendung:

Die Ausschreibung basiert auf der Richtlinie für die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH zur Förderung von Forschung, Technologie, Entwicklung und Innovation zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen ([FFG-Challenge-Richtlinie 2024-2026](#)) sowie auf den [Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland idgF](#).

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden Sie auf der [FFG Website zur KMU-Definition](#). Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Als Rechtsgrundlage für „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“ wird der Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 angewendet.

6.2 DATENSCHUTZ UND VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGEN

6.2.1 DATENSCHUTZ UND VERTRAULICHKEIT

Die FFG ist zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen gesetzlich verpflichtet – nach § 9 Abs 4 Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH-Errichtungsgesetz, BGBl. I Nr. 73/2004. Geheimhaltungspflicht besteht auch für externe Expert:innen, welche die Projekte beurteilen. Zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen ist auch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) verpflichtet.

Personenbezogene Daten werden nach Art 6 ff DSGVO (EU) 2016/679 verarbeitet

- zur Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen, denen FFG, KPC und Klima- und Energiefonds unterliegen, (Art. 6 Abs 1 lit c DSGVO);
- soweit keine rechtliche Verpflichtung besteht, zur Wahrnehmung berechtigter Interessen der FFG, der KPC und des Klima- und Energiefonds (Art. 6 Abs. 1 lit f DSGVO), nämlich dem Abschluss und der Abwicklung des Fördervertrages sowie zu Kontrollzwecken.

Im Rahmen dieser Verwendung kann es dazu kommen, dass die Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes, des Bundesministeriums für Finanzen und der EU übermittelt oder offengelegt werden müssen. Des Weiteren steht auch die Möglichkeit der Transparenzportalabfrage gemäß § 32 Abs 5 TDBG 2012 zur Verfügung.

Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung dieser FTI-Initiative betrauten Personen sowie dem Programmeigentümer zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

6.2.2 VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGE

Im Fall einer positiven Förderungsentscheidung behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, die Namen der Förderwerber:innen, die Tatsache einer zugesagten Förderung, den Fördersatz, die Förderhöhe sowie den Titel des Projekts und eine Kurzbeschreibung zu veröffentlichen, um dem berechtigten Interesse des Klima- und Energiefonds zur Sicherstellung von Transparenz im Förderwesen zu entsprechen (Art. 6 Ab 1 lit f DSGVO).

6.2.3 OPEN ACCESS – HINWEISE ZUR PUBLIKATION

Entsprechend der allgemeinen Ziele und Aufgaben des Klima- und Energiefonds, definiert in § 1 und § 3 des Klima- und Energiefondsgesetzes und der speziellen Charakteristik dieses Förderprogrammes, welches besonders auch auf die Veröffentlichung von Projekt- und Kontaktdaten zur Verbreitung der Projektergebnisse abzielt und der Empfehlung der Europäischen Kommission (2012/417/EU) zu Open Access entsprechend werden bei dieser Ausschreibung die geförderten Projekte und deren Ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Davon ausgenommen sind vertrauliche Inhalte (z.B. im Zusammenhang mit Patentanmeldungen). Die Fördernehmer:innen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass die zur Veröffentlichung an den Klima- und Energiefonds übermittelten Berichte keinerlei sensible Daten (Art 9 DSGVO) oder personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten (Art 10 DSGVO) enthalten. Außerdem sind die Fördernehmer:innen verpflichtet, sicherzustellen, dass alle sonstigen Zustimmungen und Genehmigungen Dritter eingeholt sind (insbesondere Bildrechte), die für eine Zulässigkeit der Veröffentlichung durch den Klima- und Energiefonds erforderlich sind und den Klima- und Energiefonds diesbezüglich schad- und klaglos zu halten.

Da ein wesentlicher Förderzweck dieses Förderprogrammes die Dissemination der Projektergebnisse ist, veröffentlicht der Klima- und Energiefonds diese Projektergebnisse und Projektinformationen, um seinem berechtigten Interesse an Transparenz im Förderwesen sowie der Erfüllung der Ziele des Klima- und Energiefonds (§ 1 und § 3 des Klima- und Energiefondsgesetzes) zu entsprechen (Art. 6 Abs 1 lit. f DSGVO).

Um die Wirkung des Programms zu erhöhen, sind die Sichtbarkeit und leichte Verfügbarkeit der innovativen Ergebnisse ein wichtiges Anliegen. Daher werden nach dem Open-Access-Prinzip möglichst alle Projektergebnisse dieser FTI-Initiative vom Klima- und Energiefonds publiziert und zugänglich gemacht. Um die Projektergebnisse gut und verständlich aufzubereiten, werden Hinweise für die Öffentlichkeitsarbeit zu Projekten, die im Rahmen der Ausschreibung gefördert und durchgeführt werden, in einem „Leitfaden zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit“ zur Verfügung gestellt. Dieser Leitfaden ist gleichermaßen Vertragsbestandteil.

6.3 KOMBINATION BZW. ABGRENZUNG VON ANDEREN FÖRDERUNGEN

Förderungen für Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu Komponenten und Bauteilen konventioneller Fahrzeuge werden im Rahmen der Basisprogramme der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) angeboten.

Bezug zu anderen Ausschreibungen:

- Die Ausschreibung „Mobilitätswende 2025/2 – Mobilitätssystem“ des BMIMI widmet sich lokalen und regionalen Demonstrationsprojekten, Systeminnovationen für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem, Qualifizierungsnetzwerken, sowie spezifischen Fragestellungen der Verkehrsinfrastrukturforschung.
- Die Ausschreibung „Digitalisierung in der Transformation der Mobilität & Rail4Climate“ fokussiert auf das Potenzial der Digitalisierung für die Dekarbonisierung der Mobilität. Während im Schwerpunkt 1 („Digitale Transformation in der Mobilität“) innovative datengetriebene Lösungen (z. B. Vorbereitung des Austrian Mobility Data Space, Digitalisierung von Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich, Harmonisierungen im Bereich integrierter, multimodaler Mobilitätsdienste, etc.) untersucht werden, unterstützt Schwerpunkt 2 („Rail4Climate“) prototypische Projekte, die die Kapazität, Effizienz und Instandhaltung im Bahnbetrieb durch digitale Technologien und sektorweite Datennutzung steigern wollen.
- Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) und der Klima- und Energiefonds haben gemeinsam mit der Mission „Klimaneutrale Stadt“ einen Schwerpunkt gesetzt, der es österreichischen Städten rascher ermöglicht, deren Klima- und Energieziele umzusetzen. Umfassende Forschungsaktivitäten und Begleitmaßnahmen fungieren als „Enabler“, um den Weg in Richtung Klimaneutralität sichtbar zu machen, konkret zu entwickeln und zu demonstrieren.
- Die E-Mobilitätsoffensive des BMIMI gemeinsam mit den Zweiradimporteuren fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich. Infrastruktur und einspurige Fahrzeuge, welche nicht Forschungs- bzw. Entwicklungsteil sind, sollen primär über die Programme der E-Mobilitätsoffensive gefördert werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Eine Ausnahme bilden Demonstrationsanlagen (entsprechend der Umweltförderung Inland – UFI idgF). Diese können im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung beantragt werden, sofern es einen direkten Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten gibt (nähere Informationen unter Kapitel 4.2.3.).
- Die Programme EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen) und ENIN (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) fokussieren auf die Umstellung von Bus- bzw. Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe.
- Im Förderprogramm „LADIN – Ladeinfrastruktur“ wird die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Form von Schnellladestationen und deren vorgelagerter Infrastruktur für PKW und Nutzfahrzeuge in derzeit unterversorgten Gebieten entlang des niederrangigen Straßenverkehrsnetzes gefördert.
- Im Fokus der Logistikförderung 2024 – 2028 des BMIMI steht die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit. Förderbar sind Umsetzungsstudien, Demonstratoren und Pilotprojekte, die in enger Kooperation von (Logistik-)Unternehmen, öffentlichen Händen und weiteren Akteur:innen durchgeführt werden (nähere Informationen auf der [SCHIG Website zu Logistikförderung](#)).

Potenziellen Antragsteller:innen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Projekten zu suchen.

7. WEITERE INFORMATIONEN

7.1 PROGRAMMBEGLEITENDE AKTIVITÄTEN

Die Plattform „STELE – Die Plattform, die verbindet: STromnetze für ELEktromobilität“ unterstützt die Umsetzung des Schwerpunkts 1 Zero Emission Mobility. Im Fokus steht die intelligente Integration der Elektromobilität in die Stromnetze mit Fokus auf schwere Nutzfahrzeuge und Busse.

Damit unterstützt die Plattform den netzdienlichen Hochlauf der Elektromobilität, einen bedarfsgerechten Ausbau der Stromnetzinfrasturktur sowie eine bessere und schnellere Integration von Mobilitäts- und Netzlösungen im Bereich des schnellen Ladens.

Mehr Infos zur Plattform und den konkreten Aktivitäten finden Sie unter: www.stele.at

7.2 CHECKLISTE FÜR DIE EINREICHUNG

Bei der Formalprüfung wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Bitte beachten Sie: Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

Formalprüfungcheckliste für Förderungs- und Finanzierungsansuchen

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Die korrekte Sprache wurde verwendet: Leitprojekte und koop. F&E-Projekte: Deutsch oder Englisch F&E-Dienstleistungen: Deutsch	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor.	Bei Beantragung einer KPC-Förderung: UFI- Projektbeschreibung und Kostenplan liegen vor.	Ja	Korrektur per eCall nach Einreichung
Der/die Förderungs-werbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Verpflichtendes Vorgespräch für Leitprojekte	Das verpflichtende Vorgespräch für Leitprojekte ist bis spätestens 14.01.2026 erfolgt.	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen

7.3 ANHANG 1: KRITERIEN FÜR WASSERSTOFF AUS ERNEUERBAREN ENERGIEN

Für alle Projekte und eingesetzten emissionsfreien Technologien gilt, dass die Fahrzeuge ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben werden müssen. Für Wasserstoffprojekte wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der EU Richtlinie zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Richtlinie (EU) 2018/2001 – RED) strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten, die mit der Novelle der Kraftstoffverordnung 2012 BGBL. II Nr. 452/2022 (KVO) in nationales Recht übernommen wurden. In der RED sind grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable fuels of non biological origin – RFNBOs), zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die RED Ziele – und somit auf die nationalen Ziele für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen – anrechenbar sind. Konkrete Details, insbesondere zu den Vorgaben, unter welchen Bedingungen der im Falle des Herstellungswegs mittels Elektrolyse benötigte Strom als erneuerbar im Sinne der RED gilt, werden in zwei Delegierten Rechtsakten der EU Kommission konkretisiert (siehe Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 der Kommission und Delegierte Verordnung (EU) 2023/1185 der Kommission).

Inzwischen bieten so genannte freiwillige Zertifizierungssysteme, die von der europäischen Kommission anerkannt wurden, die Zertifizierung der Einhaltung der für die Anrechenbarkeit auf die RED Ziele notwendigen Kriterien für RFNBOs an. Alle entsprechenden von der europäischen Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme für Biokraftstoffe und RFNBOs finden sich hier: [Voluntary schemes](#)

In diesen Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich insbesondere mit der Zertifizierung für RFNBOs auseinander, mit der die Vorgaben der RED Richtlinie und der österreichischen Kraftstoffverordnung abgedeckt werden, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die RED Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd! Seien Sie sich bewusst, dass Sie als Inverkehrbringer von Wasserstoff als Kraftstoff unter die Regelungen der Kraftstoffverordnung (KVO) fallen und eine Anrechenbarkeit von RFNBOs auf die Ziele der KVO nur mit gültiger Zertifizierung durch ein freiwilliges Zertifizierungssystem möglich ist.
- Planen Sie ihr Projekt so, dass es RED-kompatibel ist. Die geförderten Wasserstofftankstellen dürfen ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff gemäß (EU) 2018/2001 bereitstellen, der die Kriterien für die Anrechenbarkeit von RFNBOs erfüllt.

Entsprechend der geltenden rechtlichen Vorgaben gem. KVO sind Inverkehrbringer von Wasserstoff meldepflichtig – sie müssen sich also gemäß § 14 Abs. 6 KVO bei der Umweltbundesamt GmbH registrieren. Spätestens mit dem in Kraft treten der nationalen Umsetzung der letzten Novelle der RED – RED III (EU) 2023/2413 – wird dies für die Inverkehrbringer von nicht nach RED anrechenbarem RFNBO-Wasserstoff zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190 Wien

Programmmanagement:
Clemens Gattringer, MSc

Grafische Bearbeitung:
Waldhör KG, www.projektfabrik.at

Fotos:
stock.adobe.com

Herstellungsort:
Wien, Oktober 2025

