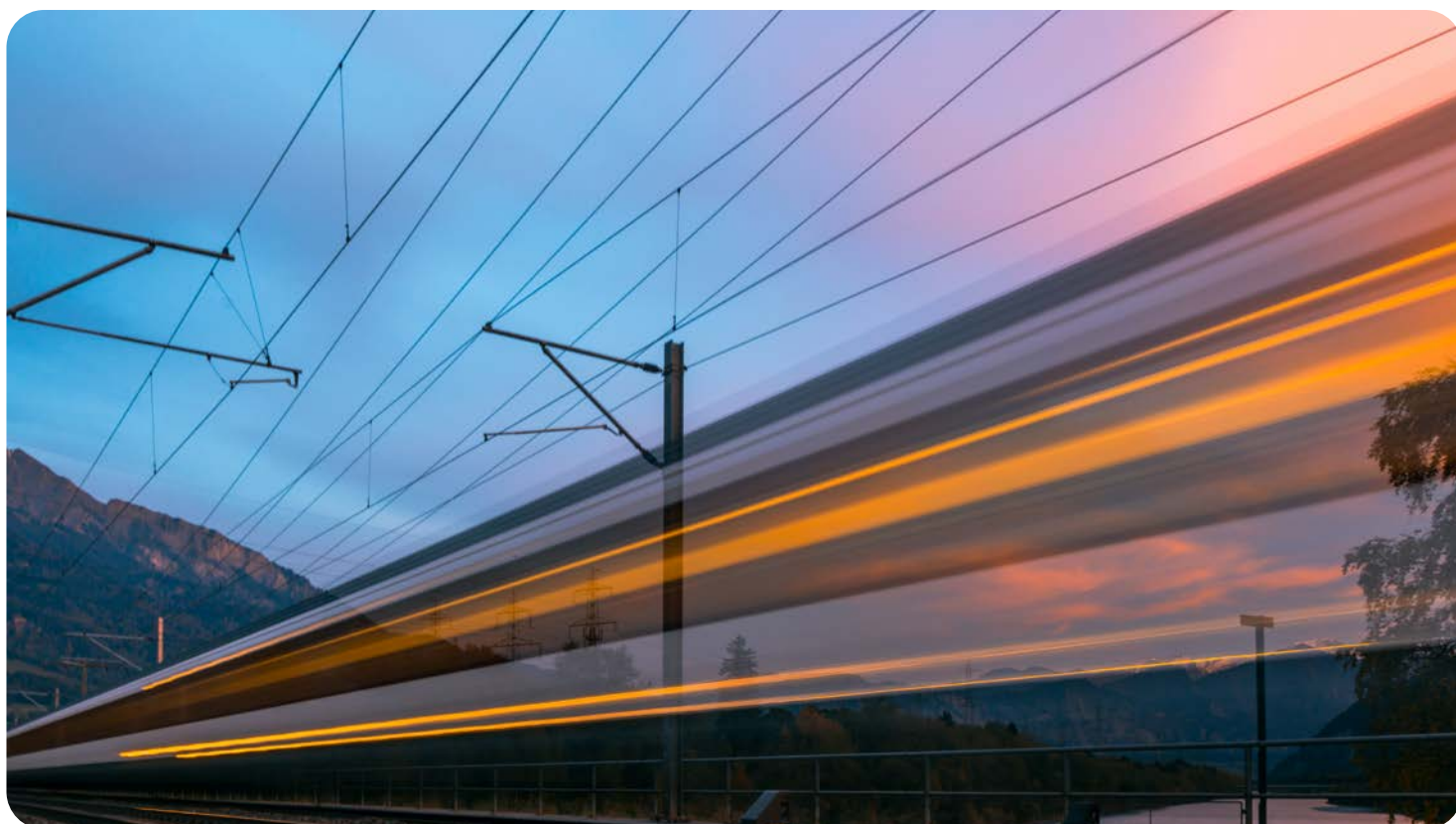


# LEITFADEN RAIL4CLIMATE

Jahresprogramm 2026

Ein Programm des Klima- und Energiefonds  
der österreichischen Bundesregierung



Wien, April 2026

# INHALT

<b>VORWORT</b>	<b>3</b>
<b>1. DIE AUSSCHREIBUNG AUF EINEN BLICK</b>	<b>4</b>
<b>2. ZUM FÖRDERPROGRAMM</b>	<b>5</b>
2.1 HINTERGRÜNDE UND MOTIVATION	5
2.2 ZIELE	5
2.3 ZIELGRUPPE	6
<b>3. AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE</b>	<b>7</b>
3.1 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	7
3.2 DIGITALE PRODUKTIVITÄTS- UND KAPAZITÄTSSTEIGERUNG FÜR INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE	9
3.3 SEKTORWEITE DATENNUTZUNG	10
3.4 AUTOMATISIERTE/ROBOTERGESTÜTZTE INSTANDHALTUNG DER INFRASTRUKTUR UND DER FAHRZEUGE	11
<b>4. ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND ABLAUF DER EINREICHUNG</b>	<b>12</b>
4.1 ERFORDERLICHE EINREICHUNTERLAGEN	12
4.2 ABLAUF DER EINREICHUNG	12
4.3 ZEITPLAN UND EINREICHFRISTEN	12
<b>5. VON DER PROJEKTAUSWAHL BIS ZUR AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG/FINANZIERUNG</b>	<b>13</b>
5.1 PROJEKTAUSWAHL UND FÖRDERUNGS- BZW. FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG	13
5.2 ERRICHTUNG DES FÖRDERVERTRAGS	13
<b>6. RECHTLICHE UND ADMINISTRATIVE ASPEKTE</b>	<b>14</b>
6.1 RECHTSGRUNDLAGEN	14
6.2 DATENSCHUTZ UND VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGEN	14
6.3 KOMBINATION BZW. ABGRENZUNG VON ANDEREN FÖRDERUNGEN	14
<b>7. WEITERE INFORMATIONEN</b>	<b>15</b>
7.1 PROGRAMMBEGLEITENDE AKTIVITÄTEN	15
7.2 SERVICE FFG PROJEKTDATENBANK	15
7.3 SERVICE BMIMI OPEN4INNOVATION	15
7.4 OPEN-ACCESS-PUBLIKATIONEN	15
7.5 UMGANG MIT PROJEKTDATEN – DATENMANAGEMENTPLAN	16
7.6 CHECKLISTE FÜR DIE EINREICHUNG	17

# VORWORT

Die Bahn- und Mobilitätsindustrie zählt zu den technologischen Stärkefeldern unseres Landes. Österreichische Unternehmen sind in zentralen Segmenten der Bahnindustrie international erfolgreich und in globale Wertschöpfungsketten eingebunden. Gleichzeitig verschärfen geopolitische Spannungen, protektionistische Tendenzen und staatlich subventionierte Wettbewerber den internationalen Druck.

Umso wichtiger ist es, europäische und heimische Wertschöpfungsketten gezielt zu stärken, technologische Abhängigkeiten zu reduzieren und strategische Resilienz aufzubauen. Mit der Ausschreibung „Rail4Climate“ 2026 setzen wir hier an und zugleich einen gezielten industriepolitischen Impuls im Sinne der Industriestrategie. Außerdem stärken wir durch die Förderung des Bahnsystems die Basis für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der Zukunft.

Um ein solches zu ermöglichen, muss die Kapazität und Effizienz des Sektors in den nächsten Jahren deutlich wachsen. Hebel hierfür – und zugleich Schwerpunkte der heurigen Ausschreibung – sind die Digitalisierung und Automatisierung. Dazu zählt Daten zu sammeln und sektorweit nutzbar zu machen und so Abläufe zu automatisieren.

Damit sprechen wir explizit alle Stakeholder:innen des Systems Bahn an, von der Infrastruktur, dem Personen- und Güterverkehr bis hin zu vor- und nachlaufenden Prozessen (z.B. Fahrzeugherstellung und Instandhaltung).

Wir laden Sie ein, Ihr Projekt einzureichen und damit einen Beitrag zu leisten – für ein starkes Bahnland Österreich.



Bernd Vogl  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

# 1. DIE AUSSCHREIBUNG AUF EINEN BLICK

Im Rahmen des Programms **Rail4Climate** stehen gemäß Jahresprogramm 2026 max. **2,0 Mio. Euro** an Mitteln zur Verfügung.

**Tabelle 1: Eckdaten der Ausschreibung**

Thema	Informationen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung im Bahnsektor Österreichs</li> <li>• Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen im Bereich der Bahnindustrie</li> <li>• Verbesserter Einsatz und Nutzung von Digitalisierung und Automatisierung zur Effizienzsteigerung und Stärkung der Resilienz des Mobilitätssystems</li> <li>• Sicherstellung der Arbeitsplatzsicherheit und -gesundheit der im Bahnsektor Beschäftigten</li> </ul>
Einreichfrist	16.09.2026, 12:00 Uhr
Vorgespräch	empfohlen
Fördergeber und Kontakt für strategische Fragestellungen	<b>Klima- und Energiefonds</b> Mag. Heinz Buschmann, MSc. Telefon: +43 1 5850390-32, E-Mail: <a href="mailto:heinz.buschmann@klimafonds.gv.at">heinz.buschmann@klimafonds.gv.at</a>
Förderabwicklung und Einreichberatung	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) mbH Bereich „Thematische Programme“ Dr. Dietrich Leihls Telefon: +43 57755-5034, E-Mail: <a href="mailto:dietrich.leihls@ffg.at">dietrich.leihls@ffg.at</a>
Ausschreibungswebsite	<a href="http://www.klimafonds.gv.at/foerderung/digitale-transformation-in-der-mobilitaet-rail4climate-2026">www.klimafonds.gv.at/foerderung/digitale-transformation-in-der-mobilitaet-rail4climate-2026</a> <a href="https://www.ffg.at/r4c_call2026">https://www.ffg.at/r4c_call2026</a>
Antragssprache	Deutsch

**Tabelle 2: Übersicht der zur Ausschreibung verfügbaren Instrumente**

Ausschreibung	Verfügbare Instrumente	Indikatives Budget	Maximaler Förderbetrag pro Projekt	Förderungs- bzw. Finanzierungssätze	Max. Laufzeit
Rail4Climate	Kooperative F&E Projekte (Experimentelle Entwicklung)	2,0 Mio. Euro	Max. 1 Mio. Euro	Max. 60 %	36 Monate

# 2. ZUM FÖRDERPROGRAMM

## 2.1 HINTERGRÜNDE UND MOTIVATION

Die Eisenbahn ist das Rückgrat der Mobilität der Zukunft und stellt ein stark vernetztes System mit geringen negativen Umweltauswirkungen dar. Digitalisierung und Automatisierung spielen bei der weiteren Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung des „Gesamtsystems Bahn“ eine wesentliche Rolle. Generelles Ziel ist es, durch Steigerung der Effektivität und Effizienz im Mobilitätssystem die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft innerhalb des österreichischen Bahnsektors zu unterstützen und den Kund:innen ein möglichst attraktives Angebot mit hoher Transportkapazität für den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätslösungen anzubieten.

Das Programm **Rail4Climate** orientiert sich inhaltlich und strategisch auch an der [„Industriestrategie - Österreich 2035“](#) der österreichischen Bundesregierung. Die Strategie fokussiert dabei auf 9 Schlüsseltechnologien, darunter den Bereich „Mobilitätstechnologien“, der mit der Maßnahme „FTI für Bahnindustrie“ adressiert wird. Dadurch werden die globalen Spitzenleistungen der österreichischen Bahnindustrie strukturell unterstützt und somit ein wesentlicher Beitrag zur Standortsicherung und nationalen Wertschöpfung im gesamten Sektor erbracht.

## 2.2 ZIELE

Innovative Produkte und (digitale) Dienstleistungen sind wesentliche Bestandteile eines zukunftssicheren Mobilitätssystems. Das FTI-Programm Rail4Climate fördert die erforderliche Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung durch Digitalisierung und Automatisierung aller Bereiche der Bahn.

### **Strategische Ziele der Ausschreibung sind daher**

- Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung im Bahnsektor Österreichs
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen im Bereich der Bahnindustrie
- Verbessertes Einsatz und Nutzung von Digitalisierung und Automatisierung zur Effizienzsteigerung und Stärkung der Resilienz des Mobilitätssystems
- Sicherstellung der Arbeitsplatzsicherheit und -gesundheit der im Bahnsektor Beschäftigten

### **Operative Ziele der Ausschreibung sind daher**

- Beitrag zur Umsetzung der Maßnahme „FTI für Bahnindustrie“ der Industriestrategie 2035
- Überführung von weit fortgeschrittenen Entwicklungsvorhaben in die Umsetzung
- Vorbereitung konkreter Beschaffungen der Projektergebnisse
- Steigerung der Innovationskraft der gesamten Branche durch einen zielgerichteten Wissenstransfer

### **Gender & Diversity-Aspekte**

Diese Ausschreibung erfolgt unter Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten im Hinblick auf die fachlich-inhaltliche Ausgestaltung der Schwerpunkte sowie die Zusammensetzung der Konsortien. Insbesondere wird beim Projektauswahlverfahren u.a. darauf geachtet, ob die einreichenden Projekte die Mobilitätsbedürfnisse und -verhaltensmuster von Frauen<sup>1</sup>, Menschen mit Migrationsbiografie und Menschen mit Behinderungen analysieren und berücksichtigen<sup>2</sup>. Der Klima- und Energiefonds legt großen Wert auf Gerechtigkeit und Chancengleichheit, um sicherzustellen, dass die entwickelten Lösungen von allen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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).

Nutzer:innen in Anspruch genommen werden können, um eine gerechte und erfolgreiche Transformation der Mobilität zu gewährleisten.

## **2.3 ZIELGRUPPE**

- Eisenbahnunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen),
- Bahnindustrie,
- Stakeholder:innen des Eisenbahnsektors (Öffentliche Hand/Gebietskörperschaften, beratende Unternehmen, Forschung & Entwicklung und Dienstleistungsunternehmen)

# 3. AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

## 3.1 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Das Vorhaben muss sich prioritär auf einen der in Folge (Kap. 3.2, 3.3 & 3.4) beschriebenen Ausschreibungsschwerpunkte bzw. darunterliegende Forschungsthemen beziehen, kann aber auch mehrere dieser Schwerpunkte ansprechen.

**Tabelle 3: Übersicht über die Ausschreibungsschwerpunkte**

Ausschreibungsschwerpunkte „Rail4Climate“	Instrument(-e)	Indikatives Budget gemäß Jahresprogramm 2026
<ul style="list-style-type: none"><li>Digitale Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung für Infrastruktur und Fahrzeuge</li><li>Sektorweite Datennutzung</li><li>Automatisierte/robotergestützte Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen</li></ul>	Kooperative F&E Projekte (Experimentelle Entwicklung)	Max. 2,0 Mio. Euro

Der gesamte Bahnsektor muss in den nächsten Jahren zur Sicherstellung eines nachhaltigen Mobilitätssystems seine Kapazität deutlich steigern und dabei seine internationale Wettbewerbsfähigkeit sichern. Darüber hinaus stellt der gesellschaftliche Wandel (demografische Transformation, Wandel der Arbeitswelt, etc.) eine besondere Herausforderung für die Sicherstellung der zukünftigen Produktivität im gesamten Bahnsektor dar.

Digitalisierung und Automatisierung sind besonders wirksame Hebel, um sowohl die Kapazität der Bahn zu steigern als auch die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu erhalten. Dies betrifft alle Bereiche des verschränkten Systems Bahn: Betriebsführung – Infrastruktur – Fahrzeuge, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr inklusive vorlaufender Prozesse (z. B. Fahrzeugherstellung) und nachlaufender/paralleler Services (z. B. Instandhaltungsfahrzeuge oder -werkstätten).

Der Fokus des Programms Rail4Climate liegt unter anderem auf seinem Beitrag zur schnelleren Überführung von Produkten in die Marktreife (Umsetzungsbeschleunigung).

Darüber hinaus steht ein starker Vernetzungs- und Plattformgedanke im Vordergrund von Rail4Climate. Die Ergebnisse und Erkenntnisse des Programms sollen allen Akteur:innen im System zugutekommen und vor allem zu einer signifikanten Produktivitäts- und Effizienzsteigerung des Gesamtsystems Schiene beitragen.

Das Programm Rail4Climate schließt explizit alle Stakeholder:innen des Systems Bahn ein und umfasst die Eisenbahninfrastruktur, den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr inkl. vorlaufender Prozesse und nachlaufender/paralleler Services.

Eine Schwerpunktsetzung auf Haupt- und/oder Nebenbahnen sowie Straßen- und U-Bahnen ist zulässig.

### FESTLEGUNGEN FÜR ALLE AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE „RAIL4CLIMATE“

Für alle Ausschreibungsschwerpunkte Rail4Climate gilt, dass innovative Lösungsansätze im Rahmen einer praktischen Erprobung in einem realen bzw. realitätsnahen Echtbetrieb gefördert werden. **Es wird betont, dass Projekteinreichungen für kooperative F&E-Projekte der Experimentellen Entwicklung mit TRL (Technological Readiness Level) 6 bis TRL 8 erwartet werden.** Der Markteintritt bzw. marktreife Produkte werden nicht gefördert.

In den Projekteinreichungen für alle Ausschreibungsschwerpunkte des Programms Rail4Climate muss sowohl das Ausgangsniveau der Kapazitätsbereitstellung bzw. der Produktivität nachvollziehbar dargestellt werden als auch das angestrebte Anspruchsniveau (der Produktivitäts- bzw. Kapazitäts-/Effizienzsteigerung) bei erfolgreicher Projektumsetzung bzw. späterer Markteinführung nach Projektende plausibel erläutert und quantifiziert werden. Sowohl das Ausgangs- als auch das Anspruchsniveau müssen transparent und nachvollziehbar dargestellt, getroffene Annahmen erläutert und offengelegt werden. Die mit Hilfe dieser Niveaus von den Projekteinreichenden dargestellte Produktivitäts- bzw. Kapazitäts-/Effizienzsteigerung ist eine Grundlage für die Bewertung der eingereichten Projekte durch die Fachjury.

Der Klima- und Energiefonds sieht gemeinsam mit dem zuständigen Ressort (BMIMI) vor, die Projekte des Programms Rail4Climate über die gesamte Laufzeit durch ein externes Wirkungsmonitoring begleiten zu lassen:

Die Projekte des Programms Rail4Climate werden daher dazu verpflichtet, mit dem definierten Auftragnehmer des Wirkungsmonitorings zusammenzuarbeiten und im Rahmen des Kick-offs, eines Midterm-Termins und einer Endevaluierung alle erforderlichen Daten bereitzustellen.

Der Klima- und Energiefonds sieht gemeinsam mit dem zuständigen Ressort (BMIMI) vor, die Projekte des Programms Rail4Climate über die gesamte Laufzeit durch eine externe Rahmenvereinbarung im Bereich der Dissemination zu unterstützen:

- Durch eine externe beauftragte Agentur wird einmal pro Jahr eine Fachkonferenz organisiert, an der die Projekte teilnehmen und die Projektinhalte sowie der Projektfortschritt darzustellen sind. Die Fachkonferenz dient auch als Plattform zur Vernetzung des Sektors und der Information zu Förderprogrammen. Die Projekte des Programms Rail4Climate sind verpflichtet, an der Fachkonferenz teilzunehmen und an der inhaltlichen Vorbereitung mitzuwirken.
- Darüber hinaus erstellt die externe Agentur eine Programmwebseite. Die Projekte des Programms Rail4Climate sind verpflichtet, der externen Agentur die Inhalte für die Programmwebseite zur Verfügung zu stellen.
- Die externe Agentur erstellt ein Programmvideo inkl. einer Projektvorstellung (ca. zwei Minuten je Projekt). Die Projekte des Programms Rail4Climate sind verpflichtet, der externen Agentur die Inhalte für das Programmvideo zur Verfügung zu stellen.

**Ein Beratungsgespräch mit der FFG wird vor Projekteinreichung für alle Ausschreibungsschwerpunkte Rail4Climate empfohlen!**

## **ERWARTETE WIRKUNG**

Als wesentliche Wirkung wird eine Kapazitätserhöhung auf der Schiene erzielt, darüber hinaus soll die Effizienz und Produktivität der Eisenbahn gesteigert sowie die Sicherheit für Fahrgäste und der im Sektor Beschäftigten sowie deren Arbeitsplatzgesundheit verbessert werden.

Die in den geförderten Projekten entwickelten innovativen Produkte und Dienstleistungen sollen zur Wettbewerbsfähigkeit und Standortsicherheit beitragen.

Durch die offene Gestaltung und inhaltliche Breite des Schwerpunkts wird auch eine intensivere Zusammenarbeit aller Beteiligten in der Bahnindustrie und der Bahnen erwartet, von der in weiterer Folge der gesamte Sektor profitiert.

Weiters sollen die Projektergebnisse als Vorbereitung für spätere Beschaffungsvorgänge, wie beispielsweise Lastenhefte oder Abnahmetests, dienen (max. TRL 8).

Um diese Wirkungen zu entfalten, werden drei bis fünf Projekte für die Ausschreibung Rail4Climate 2026 erwartet.

## **WETTBEWERBSRECHTLICHE HINWEISE**

Zur Sicherstellung, dass öffentliche Projektteilnehmer:innen die erprobten Produkte ausschreiben können

und dass private Projektteilnehmer:innen ggf. an Ausschreibungen nach Projektende teilnehmen können, sind im Projekt bzw. über die Konsortialverträge diesbezüglich Vorkehrungen zu treffen. Ziel ist eine rechtssichere Abwicklung des Projekts in den Konsortien. Die Konsortien werden aufgefordert, Regelungen zu den Alt- und Neuschutzrechten vorzusehen. Im Download-Center befindet sich der Mustervertrag für F&E-Dienstleistungen, wo in § 9 beispielhafte, diesbezügliche Regelungen zum geistigen Eigentum eingesehen werden können. Die Ausgestaltung der für das jeweilige Projekt passenden Regelungen liegt in der Verantwortung der Konsortialpartner:innen. In jedem Fall haben Betreiber:innen die Wettbewerbsverzerrungsfreiheit zu gewährleisten. Unternehmen haben die Wettbewerbsverzerrungsfreiheit nachzuweisen.

## **EISENBAHNRECHTLICHE HINWEISE**

Im Projektantrag ist grundsätzlich anzuführen, ob das Projekt unter Einhaltung der bestehenden Vorschriften durchgeführt werden kann oder ob entsprechende (bzw. konkret welche) Abweichungen erforderlich sind. Falls Abweichungen erforderlich sind, ist im Projektantrag auszuführen, wie das Projekt rechtskonform durchgeführt werden kann (beispielsweise durch Einholung der erforderlichen Ausnahmegenehmigungen oder Genehmigung der Betriebsaussetzung gemäß § 35a Eisenbahngesetz).

Sollten zur Durchführung des Projekts eisenbahnrechtliche Genehmigungen (z. B. gemäß Eisenbahngesetz oder Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung) erforderlich sein, wird empfohlen, rechtzeitig Kontakt mit der zuständigen Eisenbahnbehörde aufzunehmen und die erforderlichen Anträge rechtzeitig einzubringen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach Einlangen des Antrags und Vorliegen aller Unterlagen die Behörde bis zu sechs Monate Zeit hat, eine Entscheidung zu treffen. Daraus ergibt sich für solche Projekte eine zweistufige Herangehensweise:

1. Inhaltliche Prüfung des Projekts durch die Fachjury
2. Erteilung der erforderlichen Genehmigungen durch die Behörde

Den projekteinreichenden Konsortien wird daher dringend empfohlen, dies bei der Erstellung des Projektzeitplans zu berücksichtigen und rechtzeitig mit der Behörde in Kontakt zu treten.

## **AUSGESCHRIEBENES INSTRUMENT (VGL. TABELLE 2)**

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung):

Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 20 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

Die Projektkosten müssen nachvollziehbar im Antrag dargestellt werden und im Verhältnis zu den dargestellten Aktivitäten stehen. Insgesamt stehen für Kooperative F&E-Projekte im Rahmen der Ausschreibungsschwerpunkte 3.2. bis 3.4 in Summe max. 2,0 Mio. Euro zur Verfügung. Dabei wird je Projekt von einem indikativen Budget von max. 1,0 Mio. Euro ausgegangen, wobei im Rahmen jedes Schwerpunkts auch mehrere Kooperative F&E-Projekte gefördert werden können.

## **3.2 DIGITALE PRODUKTIVITÄTS- UND KAPAZITÄTSSTEIGERUNG FÜR INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE**

### **SPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNG**

Digitale Werkzeuge bilden die Grundlage für verbessertes Kapazitätsmanagement und erhöhte Produktivität im System Bahn – sie bilden auch die Basis für Automated/Autonomous Train Operation und dienen der Verbesserung der Sicherheit für Fahrgäste und der in diesem Sektor Beschäftigten.

Der Schwerpunkt fördert sowohl Lösungen zur unmittelbaren Kapazitätssteigerung, wie z. B. durch verbesserte Betriebsführung, als auch nur mittelbar durch Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung, wie z. B. durch verstärkte Automatisierung.

Für den **Schienenpersonenverkehr (SPV)** ergeben sich durch eine digitale Produktivitätserhöhung bzw. Kapazitätserweiterung bei Infrastruktur und Fahrzeugen neue Möglichkeiten für die zur Umsetzung der Mobilitätswende notwendigen Verkehrsausweitungen.

Im **Schienengüterverkehr (SGV)** führen die Lösungen zur Produktivitätserhöhung und für Kapazitätsausweitung zu einer verbesserten Wettbewerbssituation gegenüber anderen Verkehrsträgern. Der Schwerpunkt 3.2 kann den nächsten Schritt zum intelligenten Güterzug darstellen und weiterführende Lösungen, wie z. B. die Prüfung der Zugintegrität oder die digitale Bremsprobe bzw. die DAK (digitale automatische Kupplung) bereitstellen. Weitere Stoßrichtungen im SGV können z. B. der Fokus auf die letzte Meile („selbstfahrender Güterwagen“) oder autonomes Fahren mit gleichen Sicherheitsniveaus wie im SPV (Lokbespannte Züge vs. Triebfahrzeuge, Terminal/Anschlussbahn vs. Verkehrsstation) sein. Der Einsatz von künstlicher Intelligenz zur Unterstützung der operativen Kernthemen des SGV (z. B. Transportmengenvorhersagen, Automatisiertes Dispatching) kann ebenfalls eine Stoßrichtung des Schwerpunkts 3.2 sein.

Die **Eisenbahninfrastruktur** profitiert von einer stärker automatisierten Betriebsführung inkl. eines intelligenten Kapazitätsmanagementsystems sowohl entlang der Strecke als auch im Verschub sowie in der Zugvorbereitung. Durch verbesserte Vorhersagemodelle unter Einbindung der jeweiligen Anlagen- und Betriebsmodelle entsteht die Basis für tragfähige, resiliente Gesamtsimulationen, die dem System Bahn zur Verfügung gestellt werden. Eine Verbesserung der dynamischen Information für Nutzer:innen sowohl im Regelbetrieb als auch im Abweichungsfall kann damit ebenfalls unterstützt werden.

## INHALTLICHE ABGRENZUNG

Der Ausschreibungsschwerpunkt 3.2 „Digitale Produktivitäts- und Kapazitätssteigerung für Infrastruktur und Fahrzeuge“ bildet den Rahmen für alle Einreichungen, die nicht durch die Ausschreibungsschwerpunkte 3.3 „Sektorweite Datennutzung“ oder 3.4 „Automatisierte/robotergestützte Instandhaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge“ abgedeckt sind. Überschneidungen mit den Schwerpunkten 3.3 und/oder 3.4 sind möglich.

## AUSGESCHRIEBENES INSTRUMENT (VGL. TABELLE 2)

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung):  
Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 20 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

## 3.3 SEKTORWEITE DATENNUTZUNG

### SPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNG

Ein verbesserter Austausch von Umwelt-, Infrastruktur-, Betriebs- und Zustandsdaten inkl. einer Vereinheitlichung für unterschiedliche Nutzungen sowie eine herstellerübergreifende Kommunikationsmöglichkeit sollen mit den Projekten dieses Schwerpunkts erreicht werden. Diese Daten können auch als Basis für dynamische Services bzw. (Vorhersage-)Modelle für den Eisenbahnsektor und alle Nutzer:innen dienen.

Eine sektorweite Datennutzung soll die datengestützte Planung und Prognose sowie zustandsbasierte Entscheidungen auch unter Einbeziehung von Betriebsmodellen ermöglichen und die einzelnen Silos der Teilsysteme der Eisenbahn überwinden.

Als weitere Stoßrichtungen sind Fragestellungen zur sektorweiten Bereitstellung einer gemeinsamen, einheitlichen Datenbasis, die Klärung vertraglicher Fragestellungen zum Datenaustausch oder verbesserte Grundlagen für Informationen an die Nutzer:innen (inkl. z. B. Vertriebslösungen im SGV und SPV) denkbar. Auf aktuelle Entwicklungen, wie z. B. die TSI Telematics, ist Rücksicht zu nehmen.

Fragen der Cybersicherheit und der Datenqualität sind bei der sektorweiten Datennutzung (Berücksichtigung unterschiedlicher technischer, rechtlicher und administrativer Fragestellungen aufgrund unterschiedlicher Datenquellen) zu beachten.

## **INHALTLICHE ABGRENZUNG**

Der Ausschreibungsschwerpunkt 3.3 „Sektorweite Datennutzung“ zielt auf die Datensammlung, -aufbereitung und -nutzung durch mehrere Stakeholder:innen (z. B. Eisenbahnunternehmen, Industrie) aus den unterschiedlichen Bereichen des Systems Bahn ab. Überschneidungen mit den Schwerpunkten 3.2 und/oder 3.4 sind möglich.

## **AUSGESCHRIEBENES INSTRUMENT (VGL. TABELLE 2)**

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung):  
Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 20 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

## **3.4 AUTOMATISIERTE/ROBOTERGESTÜTZTE INSTANDHALTUNG DER INFRASTRUKTUR UND DER FAHRZEUGE**

### **SPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNG**

Die Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen steht – im Zusammenhang mit der für die Mobilitätswende erforderlichen Kapazitätserhöhung – vor allem in den Bereichen Produktivität (Anlagen-/Fahrzeugverfügbarkeit) und Resilienz (z. B. Lieferketten, Obsoleszenz, Klimawandel, Naturgefahrenabwehr, demografischer Wandel, Fachkräftemangel, Wandel von Berufsbildern) vor Herausforderungen. Diesen soll mit automatisierten oder autonomen Herangehensweisen in Verbindung mit einer zustandsabhängigen und vorausschauenden Instandhaltung begegnet werden.

Die Sicherstellung bzw. Verbesserung der Arbeitssicherheit und Arbeitsplatzgesundheit für alle an Instandhaltungsvorgängen Beteiligte ist Teil dieses Schwerpunkts. Lösungen zur Erhöhung der Arbeitsplatzgesundheit, vor allem bei repetitiven oder körperlich anstrengenden Tätigkeiten, sollen daher berücksichtigt werden.

Die eingereichten Projekte adressieren diese Fragestellungen mit z. B. der Vernetzung von Inspektionsdaten mit ATO-Sensorik oder der Ausnutzung der aktuellen Fortschritte in der Diagnostik. Die Erprobung neuer Instandhaltungs- und Fertigungstechniken (z. B. Robotik, additive Fertigung) sind vom Rahmen dieses Schwerpunkts ebenfalls umfasst.

Darüber hinaus sollen die negativen Auswirkungen von Instandhaltungsmaßnahmen auf den Eisenbahnbetrieb reduziert werden.

Eine Reduktion der gesamthaften Instandhaltungsdauer soll angestrebt und zustandsbezogene Instandhaltungen – wo sinnvoll einsetzbar – umgesetzt werden.

Die Lösungen der Herausforderungen dieses Ausschreibungsschwerpunkts sollen sowohl die Bedürfnisse der Mitarbeiter:innen im Sektor als auch jene der Endnutzer:innen berücksichtigen.

## **INHALTLICHE ABGRENZUNG**

Der Ausschreibungsschwerpunkt 3.4 „Automatisierte/robotergestützte Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen“ setzt den Fokus auf Instandhaltungsaufgaben und -prozesse und kann sich auf Methoden und Werkzeuge der Schwerpunkte 3.2 bzw. 3.3 stützen, daher sind Überschneidungen mit den Schwerpunkten 3.2 und/oder 3.3 möglich.

## **AUSGESCHRIEBENES INSTRUMENT (VGL. TABELLE 2)**

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung):  
Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 20 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

# 4. ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND ABLAUF DER EINREICHUNG

## 4.1 ERFORDERLICHE EINREICHUNTERLAGEN

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 Zeitmanagementplan (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

Sämtliche relevante Dokumente für die Ausschreibung finden Sie auf der Website der Ausschreibung [Rail4Climate 2026](#).

**Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente – Förderungen**

Förderungsinstrument bzw. sonstige Information	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Kooperative F&E-Projekte	Instrumentenleitfaden für Kooperative F&E-Projekte Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)
Allgemeine Regelungen zu Kosten	Kostenleitfaden (Kostenanerkennung in FFG-Projekten)

*Hinweis: Die eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status ist für Vereine, Einzelunternehmen und ausländische Unternehmen notwendig. In der zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich – eine Einstufung der letzten drei Jahre laut KMU-Definition vorgenommen werden.*

## 4.2 ABLAUF DER EINREICHUNG

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via [eCall](#) ein.

## 4.3 ZEITPLAN UND EINREICHFRISTEN

Die Ausschreibung endet am 16.09.2026 um 12:00 Uhr.

Ein Beratungsgespräch mit der FFG wird vor Projekteinreichung für alle Projekteinreichungen für Rail4Climate empfohlen.

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

## 5.1 PROJEKTAUSWAHL UND FÖRDERUNGS- BZW. FINANZIERUNGS-ENTSCHEIDUNG

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

## 5.2 ERRICHTUNG DES FÖRDERVERTRAGS

Informationen zum Projektauswahlverfahren nach Einreichung der Projektanträge sind den Instrumentenleitfäden (4.1) zu entnehmen.

# 6. RECHTLICHE UND ADMINISTRATIVE ASPEKTE

## 6.1 RECHTSGRUNDLAGEN

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](#)).

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden Sie auf der [KMU-Seite der FFG](#).

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

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

## 6.3 KOMBINATION BZW. ABGRENZUNG VON ANDEREN FÖRDERUNGEN

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

Das Förderservice ist die zentrale Anlaufstelle für Ihre Anfragen zu den Förderungen und Beratungsangeboten der FFG. Kontaktieren Sie uns, wir beraten Sie gerne!

Kontakt: FFG-Förderservice, Telefon: +43 (0) 57755-0,  
E-Mail: [foerderservice@ffg.at](mailto:foerderservice@ffg.at), Web: [www.ffg.at/foerderservice](http://www.ffg.at/foerderservice)

Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG finden Sie [hier](#).

# 7. WEITERE INFORMATIONEN

In diesem Abschnitt finden Sie Informationen über weitere Förderungsmöglichkeiten und Services, die im Zusammenhang mit Förderungsansuchen bzw. geförderten Projekten für Sie hilfreich sein können.

## 7.1 PROGRAMMBEGLEITENDE AKTIVITÄTEN

Ein programmbegleitendes Wirkungsmonitoring für Rail4Climate misst den tatsächlich realisierten Impact der Projekte in Bezug auf die Programmziele anhand eines indikatorengestützten Evaluations- und Bewertungssystems. Zusätzlich erhalten die geförderten Projekte Unterstützung bei der Dissemination, um die Projektkonsortien zu entlasten (für mehr Informationen siehe 3.1.)

## 7.2 SERVICE FFG PROJEKTDATENBANK

Die FFG bietet als Service die Veröffentlichung von kurzen Informationen zu geförderten Projekten und eine Übersicht der Projektbeteiligten in einer öffentlich zugänglichen [FFG-Projekt Datenbank](#) an. Somit können Sie Ihr Projekt und Ihre Projektpartner:innen besser für die interessierte Öffentlichkeit positionieren. Darüber hinaus kann die Datenbank zur Suche nach Kooperationspartner:innen genutzt werden.

Nach positiver Förderungsentscheidung werden die Antragstellenden im eCall-System über die Möglichkeit der Veröffentlichung von kurzen definierten Informationen zu ihrem Projekt in der FFG Projektdatenbank informiert. Eine Veröffentlichung erfolgt ausschließlich nach aktiver Zustimmung im eCall-System.

Nähere Informationen finden Sie auf der [FFG-Seite zur Projekt Datenbank](#).

## 7.3 SERVICE BMIMI OPEN4INNOVATION

Darüber hinaus bietet die Plattform [open4innovation](#) des BMIMI eine Wissensbasis für Unternehmen, Forschende etc. (Community Support, detailliertere Information, Erfolgsgeschichten usw.).

## 7.4 OPEN-ACCESS-PUBLIKATIONEN

Die mit öffentlicher Förderung erzielten Forschungsergebnisse sind einer bestmöglichen Verwertung für Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft zuzuführen. In diesem Sinne ist bei referierten Publikationen, die mit Unterstützung der durch die FFG vergebenen Förderung entstehen, Open Access so weit wie möglich anzustreben. Als Prinzip gilt „as open as possible, as closed as necessary“, wie es auch für die europäischen Förderungen angeführt wird.

Publikationskosten zählen zu den förderbaren Projektkosten.

Entsprechend den allgemeinen Zielen 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). Der:die Fördernehmer:in ist 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 ist der:die Fördernehmer:in verpflichtet, sicherzustellen, dass alle sonstigen Zustimmungen und Genehmigungen Dritter eingeholt sind (insb. 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 elektronisch auf der Website [www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at) zugänglich gemacht.

## 7.5 UMGANG MIT PROJEKTDATEN – DATENMANAGEMENTPLAN

Ein Datenmanagementplan (DMP) ist ein Managementtool, das dabei unterstützt, effizient und systematisch mit in den Projekten generierten Daten umzugehen.

Für die Erstellung des DMP kann z. B. das kostenlose Tool [DMP Online](#) verwendet werden. Auch die Europäische Kommission bietet über ihre [„Guidelines on FAIR Data Management“](#) Hilfestellung an.

Ein Datenmanagementplan beschreibt,

- welche Daten im Projekt gesammelt, erarbeitet oder generiert werden,
- wie mit diesen Daten im Projekt umgegangen wird,
- welche Methoden und Standards dabei angewendet werden,
- wie die Daten langfristig gesichert und gepflegt werden und
- ob es geplant ist, Datensätze Dritten zugänglich zu machen und ihnen die Nutzung der Daten zu ermöglichen (sogenannter „Open Access zu Forschungsdaten“).

Es ist sinnvoll, Forschungsdaten, die referierten Publikationen zugrunde liegen und deren Veröffentlichung zur Reproduzierbarkeit und Überprüfbarkeit der publizierten Ergebnisse notwendig ist, offen verfügbar zu machen.

Werden Daten veröffentlicht, sollen die Grundsätze „auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwertbar“ berücksichtigt werden. Für eine optimale Auffindbarkeit empfiehlt es sich, die Daten in etablierten und international anerkannten Repositorien zu speichern (siehe auch die [re3data-Website](#)).

## 7.6 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.

**Tabelle 5: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen**

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Deutsch	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Uploads zu den Stammdaten im eCall (Upload als .pdf-Dokument)	Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten zwei Geschäftsjahre liegen vor.	Ja	Korrektur per eCall nach Einreichung
Der:Die Förderungwerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	Bei Start-ups muss ein Businessplan vorliegen.	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	Angaben lt. Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	Angaben lt. Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen

## Impressum

### Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190 Wien

### Programmmanagement:

Mag. Heinz Buschmann MSc.

### Grafische Bearbeitung:

Erdgeschoss GmbH

### Fotos:

Titel- und Rückseite: iStockphoto (Urheber: EyeEm Mobile GmbH)

### Herstellungsort:

Wien, April 2026

