

LEITFADEN ZERO EMISSION MOBILITY PLUS

Jahresprogramm 2026

Ein Programm des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung



Wien, Oktober 2026

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 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	8
3.1 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	8
3.2 SCHWERPUNKT 1 – ZERO EMISSION VEHICLES	10
3.3 SCHWERPUNKT 2 – ZERO EMISSION INFRASTRUCTURE	10
3.4 SCHWERPUNKT 3 – INTEGRIERTE SYSTEMISCHE LÖSUNGEN FÜR FAHRZEUG UND INFRASTRUKTUR	11
3.5 SCHWERPUNKT 4 – LADEINFRASTRUKTUR IM BESTANDSWOHNBAU	11
4 ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND ABLAUF DER EINREICHUNG	15
4.1 ERFORDERLICHE EINREICHUNTERLAGEN	15
4.2 ABLAUF DER EINREICHUNG	15
4.3 ZEITPLAN UND EINREICHFRISTEN	18
5 VON DER PROJEKTAUSWAHL BIS ZUR AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG/FINANZIERUNG	19
5.1 PROJEKTAUSWAHL UND FÖRDERUNGSENTSCHEIDUNG	19
5.2 ERRICHTUNG DES FÖRDERUNGSVERTRAGS	19
5.3 BERICHTSPFLICHTEN UND AUSZAHLUNG DER FÖRDERUNG BZW. FINANZIERUNG	19
6 RECHTLICHE UND ADMINISTRATIVE ASPEKTE	20
6.1 RECHTSGRUNDLAGEN	20
6.2 DATENSCHUTZ UND VERÖFFENTLICHUNG DER FÖRDERZUSAGEN	20
6.3 KOMBINATION BZW. ABGRENZUNG VON ANDEREN FÖRDERUNGEN	21
7 WEITERE INFORMATIONEN	23
7.1 PROGRAMMBEGLEITENDE AKTIVITÄTEN	23
7.2 CHECKLISTE FÜR DIE EINREICHUNG	23
7.3 ANHANG 1: KRITERIEN FÜR WASSERSTOFF AUS ERNEUERBAREN ENERGIEEN	24

VORWORT

Österreich verfolgt weiterhin konsequent das Ziel der Klimaneutralität bis 2040. 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 2026“ unterstützen wir die Transformation und setzen auf integrierte, systemische Ansätze, die technische Innovation mit praktischer Umsetzung verbinden. Unser Förderprogramm zielt darauf ab, die Lücke zwischen Forschung und Markteinführung zu schließen: In enger Zusammenarbeit mit österreichischen Unternehmen, Forschungseinrichtungen, KMUs und Start-ups stärken wir Innovation und Wertschöpfung im Inland und gestalten gemeinsam ein zukunftsfitte, klimaneutrales Mobilitätssystem.

Hierfür suchen wir Innovationen im Bereich der Mobilitätstechnologien. Emissionsfreie Fahrzeuge, passende Infrastruktur sowie integrierte systemische Lösungen stehen hier im Fokus. Zu diesen Themen können kooperative Projekte eingereicht werden. Darüber hinaus wird heuer explizit nach Lösungen gefragt, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau, als zentralen Hebel für den flächen-deckenden Hochlauf der Elektromobilität, untersuchen.

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 bis zu **4 Mio. Euro** an Mitteln des Klima- und Energiefonds zur Verfügung.

Tabelle 1: Die wichtigsten Infos der Ausschreibung

Thema	Informationen
Ziele	• 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
Vorgespräch	Ein Vorgespräch bis 13.01.2027 ist für kooperative F&E-Projekte mit Investitionsanteil verpflichtend, für alle weiteren kooperativen F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe 4.2.2).
Einreichfrist	10.02.2027, 12:00 Uhr
Fördergeber und Kontakt für strategische Fragestellungen	Klima- und Energiefonds Clemens Gattringer, MSc. Telefon: +43 1 585 03 90-57, E-Mail: clemens.gattringer@klimafonds.gv.at
Förderabwicklung und Einreichberatung	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) mbH Bereich „Thematische Programme“ Dr. Andreas Fertin Telefon: +43 577 55-5031, E-Mail: andreas.fertin@ffg.at Dr. Johannes Fritzer Telefon: +43 577 55-5032, E-Mail: johannes.fritzer@ffg.at
Abwicklung für Investitionsteile	Kommunalkredit Public Consulting GmbH DI Wolfgang Löffler, MSc Telefon: +43 1 316 31-220, E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at
Ausschreibungswebsite	www.klimafonds.gv.at/foerderung/zero-emission-mobility-plus-2026 www.ffg.at/zero-emission-mobility/call2026
Antragssprache	Deutsch

Tabelle 2: Übersicht der Schwerpunkte und verfügbaren Instrumente

Schwerpunkt	Instrument	Maximaler Förderbetrag pro Projekt	Förderungssätze	Max. Laufzeit
Zero Emission Vehicles	Kooperative F&E-Projekte	max. € 1,5 Mio.	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	3 Jahre
Zero Emission Infrastructure	Kooperative F&E-Projekte			
Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur	Kooperative F&E-Projekte (nur Experimentelle Entwicklung)			
Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau	F&E-Dienstleistung	max. € 100.000 netto	100 % Finanzierung	12 Monate

•

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 alle Maßnahmen und Aktivitäten zur Stärkung des Hochlaufs der E-Mobilität vereint. Die vorliegende Ausschreibung leistet für diese Initiative einen wichtigen Beitrag.

Im Rahmen der Ausschreibung hat die systemische Perspektive eine hohe Relevanz – 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.

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).

Gender & Diversity-Aspekte

Diese Ausschreibung erfolgt unter besonderer Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten. Insbesondere wird beim Projektauswahlverfahren darauf geachtet, ob die eingereichten Projekte die Mobilitätsbedürfnisse und -verhaltensmuster von Frauen¹, Menschen mit Migrationsbiografie und Menschen mit Behinderungen analysieren und berücksichtigen.² 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 decken.

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 werden.³

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 von 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 AUSSCHREIBUNGS- SCHWERPUNKTE

3.1 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Der Fokus der vorliegenden Ausschreibung 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.

Tabelle 3: Übersicht der Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrument	Max. Förderung pro Projekt in Euro
Schwerpunkt 1 Zero Emission Vehicles (inklusive emissionsfreier Spezialfahrzeuge)	Kooperative F&E-Projekte	max. 1,5 Mio.
Schwerpunkt 2 Zero Emission Infrastructure	Kooperative F&E-Projekte	max. 1,5 Mio.
Schwerpunkt 3 Integrierte Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur	Kooperative F&E-Projekte (nur Experimentelle Entwicklung)	max. 1,5 Mio.
Schwerpunkt 4 Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau	F&E-Dienstleistung	max. 100.000

Zero-Emission-Technologien haben eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich und leisten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung unserer industriellen Innovationskraft, der heimischen Wertschöpfung und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Insbesondere im Bereich der E-Mobilität, eröffnen sich (Export-) Chancen für österreichische Unternehmen bzw. den Standort Österreich. Um diese Potenziale zu heben, ist eine rasche und zielgerichtete Transformation der (Automobilzuliefer-)Industrie erforderlich. Dies kann am effektivsten in Abstimmung mit internationalen Lieferant:innen und Kund:innen 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) 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, stehen im Rahmen dieser Ausschreibung drei thematische Schwerpunkte für die Einreichung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie eine ausgeschriebene F&E-Dienstleistung zur Verfügung:

- Zero Emission Vehicles
- Zero Emission Infrastructure
- Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur
- Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau (F&E-Dienstleistung)

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 Schwerpunkte adressieren.

Die Kombination mehrerer 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 (SCHWERPUNKTE 1-3)

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 zu Recycling, Wiederverwendung, Entsorgung etc.) betrachtet und möglichst minimiert werden. Diese Betrachtung ist im Rahmen der eingereichten kooperativen F&E-Projekte 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 der Schwerpunkte 1–3 auch ein Demonstrations- teil verpflichtend vorzusehen. In diesem Demonstrations- teil 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).

3.2 SCHWERPUNKT 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 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 Schwerpunkt 2 – Zero Emission Infrastructure). Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs bei 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 Dieselaggregaten in Richtung H₂ in diesem Schwerpunkt förderwürdig.

3.3 SCHWERPUNKT 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 bedarfsgerechten Ladeleistungen vor allem auch um die kosteneffiziente Errichtung, die intelligente Integration in das Energiesystem sowie den Betrieb der Infrastruktur.

In diesem Schwerpunkt wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Infrastruktursysteme entwickeln oder bestehende Lösungen weiterentwickeln und in gesamthafte Infrastruktursysteme integrieren. Der Fokus sollte auf die Entwicklung von Hardwarelösungen gelegt werden, welche durch softwareseitige Fragestellungen unterstützt und im Demonstrationsbetrieb auf Praxistauglichkeit und Skalierbarkeit getestet werden können (bei 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 Einbeziehen 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 Lademanagementsysteme und netzdienliches Laden simulieren oder real testen zu 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 Schwerpunkt förderwürdig.

3.4 SCHWERPUNKT 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 Schwerpunkt wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Fahrzeugtechnologien und/oder Infrastruktursysteme (siehe Schwerpunkte 1 und 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 Schwerpunkt förderwürdig.

3.5 SCHWERPUNKT 4 – LADEINFRASTRUKTUR IM BESTANDSWOHNBAU

AUSGANGSLAGE & HERAUSFORDERUNG

Eine kürzlich vorgestellte Studie aus Deutschland bescheinigt, dass neben der Bezahlbarkeit der Fahrzeuge und einem generellen Informations- und Vertrauensdefizit der fehlende private Ladezugang der stärkste Einzelfaktor für die Elektrifizierungsgeschwindigkeit ist.⁴

Mit der Novellierung des Wohnungseigentumsgesetzes 2022 (WEG 2022) wurde mit § 16 Abs. 5 WEG ein „Right to Plug“ eingeführt, dass Wohnungseigentümer:innen den Anschluss von E-Ladestationen erleichtert. Darauf aufbauend wurde die Studie [„Right-to-Plug – E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau 2023“](#) erstellt, die den damaligen Stand der E-Ladeinfrastruktur in österreichischen Wohngebäuden untersuchte

⁴ www.stiftung-klima.de/de/artikel/subsektorale-analyse-der-dekarbonisierung-des-personenverkehrs

und rechtliche, technische und institutionelle Aspekte miteinander verknüpfte. Darüber hinaus wurden auch die Ratgeber [Wie lade ich mein Elektroauto? \(Band 1\)](#) und [Wie lade ich mein Elektroauto? \(Band 2\)](#) entwickelt.

Neben dem WEG bestehen auch in anderen wohnrechtlichen Materien, insbesondere im Mietrechtsgesetz (MRG) und Genossenschaftsgesetz (GenG), weiterhin Herausforderungen bei der Implementierung von E-Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig steigt durch den wachsenden Bestand an M1-Elektrofahrzeugen die Nachfrage nach Lademöglichkeiten in Wohngaragen. Damit gewinnen Fragen des dynamischen Lastmanagements, der verfügbaren Anschlussleistung, der Netzverträglichkeit und der Ladeprofile zunehmend an Bedeutung. Zusätzlich ergeben sich durch die EPBD neue Anforderungen an die schrittweise Ausstattung von Wohngebäuden mit vorbereitender Infrastruktur und Ladeinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund besteht Bedarf, die Voraussetzungen für einen skalierbaren Ausbau der Ladeinfrastruktur im Mehrgeschosswohnbau zu untersuchen.

Gleichzeitig wurde im Zuge des Hitzesommers 2026 die Novellierung des Wohnrechts angekündigt, insbesondere im Hinblick auf Erleichterung der Installation von Kühlungs- und Beschattungssystemen.⁵ Dieser Anlass könnte auch dazu genutzt werden, weitere Verbesserungen zum erleichterten Einbau von Ladeinfrastruktur zu verankern.

Technische Lösungen und fachliche Grundlagen sind in der Branche bereits umfassend vorhanden – für einen wirtschaftlichen, skalierbaren und netzverträglichen Ausbau benötigen Wohnbauträger insbesondere Unterstützung bei Finanzierungsmodellen, Auswahl des Betreiber- und Bezahlmodells, internen Entscheidungsprozessen und beim Verständnis zu Zuständigkeiten. Die Studie soll ein unmittelbar nutzbares Wohnbau-Ladepaket entwickeln, das vorhandenes Wissen in kompakte Entscheidungshilfen, Werkzeuge und standardisierte Prozessvorlagen übersetzt und den Einstieg in konkrete Umsetzungsprojekte beschleunigt.

ZIEL

Ziel ist die Entwicklung eines praxisorientierten Wohnbau-Ladepakets, das Wohnbauträger und Hausverwaltungen bei Entscheidungen und der schrittweisen Umsetzung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern unterschiedlicher technischer und rechtlicher Vorgaben unterstützt. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Wohnbauträger mit standardisierten Werkzeugen geeignete Lade-, Finanzierungs- und Betriebsmodelle auswählen und einen wirtschaftlichen, skalierbaren und netzverträglichen Ausbau rasch einleiten können.

1. Umsetzungsstand & Praxis

- Bestehende Erkenntnisse und Umsetzungserfahrungen bei den Wohnbaugesellschaften (mit Fokus auf Gemeinnützigkeit und auf Mietobjekte fokussierte Unternehmen) werden ausgewertet und ein konkreter Unterstützungsbedarf wird mit ausgewählten Wohnbauträgern und -gesellschaften über Kurzinterviews erhoben.
- Funktionierende Best-Practice-Beispiele werden analysiert und durch Kurzinterviews mit Wohnbauträgern und -gesellschaften, Ladeinfrastruktur-Betreibern und weiteren Beteiligten Erfolgsfaktoren, typische Herausforderungen in der Umsetzung (technisch, rechtlich, kommunikativ) und Handlungshinweise kompakt aufbereitet.
- Herausforderungen und Chancen für die Unternehmen und Mieter:innen (z.B. Wertsteigerung) werden aufbereitet und die wirtschaftlichen Vorteile eines frühzeitig geplanten Ausbaus dargestellt.

⁵ www.bmwkms.gv.at/themen/aktuell/regierung-vereinfacht-hitzeschutzmaßnahmen.html

2. Skalierung im Wohnbau

- Eine einfache Basisplanung wird bereitgestellt, mit der Wohnbauträger und -gesellschaften den Ladebedarf in ihren Objekten über mehrere Zeithorizonte und Ausbaustufen abschätzen können, beispielsweise für 2028, 2032, 2035 und 2040 (interaktives Tool).
- Template für eine wiederholbare Darstellung der Voraussetzungen für einen bedarfsgerechten Ausbau an den Projekten wird aufbereitet: Basis-Infrastruktur vor Ort, verfügbare Anschlussleistung / Netzinfrastruktur, grundlegende Ladeprofile der Anwohner:innen, ggf. Erweiterbarkeit bestehender Anlagen und Struktur der Ladeplätze / Parkmöglichkeiten (fix zugewiesen vs. frei wählbar; Garage vs. Freiraum etc.)

3. Rechtliche & strukturelle Rahmenbedingungen

- Für WEG, MRG und Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) kompakte Orientierungshilfen zu Zuständigkeiten, Zustimmungserfordernissen, Kostenverteilung und Abrechnung werden erarbeitet (inkl. relevanter EPBD-Anforderungen und etwaiger Wohnrechtsanpassungen – Novelle 2026/2027).
- Einen standardisierten Musterprozess von der Bedarfsklärung über die Auswahl von Umsetzungspartnern bis zur Inbetriebnahme wird entwickelt – aufbauend auf bestehenden Erfahrungen und
- Best-Practice-Beispielen (z.B. von AustriaTech).
- Dafür wird eine unmittelbar nutzbare Vorlage aufbereitet: Templates für Projektsteckbrief mit Gebäude-, Stellplatz-, Nutzungs- und Netzanschlussdaten, Einladung zur strukturierten Unternehmensanfrage, Antwortvorlage sowie ein einfaches Bewertungsschema. Einheitliche Begriffsdefinitionen, Rückfragemöglichkeiten und Bewertungskriterien sollen vergleichbare Entscheidungsgrundlagen schaffen und Prozesse beschleunigen.

4. Geschäftsmodelle & Handlungsempfehlungen

- Drei bis fünf exemplarische Umsetzungsvarianten werden dargestellt, etwa Kombinationen aus Eigen- oder Fremdbetrieb sowie Kauf, Miete oder Leasing. Rollen, Varianten bei der Vorfinanzierung, Eigentum, Betrieb, Erweiterung und Kostenverteilung werden inkl. ihrer Vor- und Nachteile für die Wohnbauträger- und Anwohner:innen-Seite gegenübergestellt.
- Abrechnungsvarianten, einschließlich einer möglichen Abwicklung über das Mietkonto oder separater Verträge, die optionale Nutzung durch externe Nutzer:innen sowie mögliche Identifikationsmethoden werden dargestellt.

ERWARTETE ERGEBNISSE

- Eine zusammenhängende Wohnbau-Toolbox mit kompakten Guidelines, Factsheets für die unternehmensinternen Projektzuständigen sowie Kommunikationsmittel inkl. Mythenabbau und Integration der Anwohner:innen sowie Anwendungshilfen für diese, Planungshilfen, interaktiver Tools und editierbarer Templates, die Wohnbauträger unmittelbar verwenden und an ihre Projekte anpassen können (z.B. in Form einer kompakten, interaktiven Website oder dynamisch anpassbaren Word-, Excel- oder PowerPoint-Templates o.Ä.).
- Vergleichbare Modell-„Steckbriefe“ und aufbereitete Praxisbeispiele als Grundlage für Finanzierungs-, Betriebs- und Ausbauentscheidungen.
- Umfassende Einbindung der Zielgruppe über die gesamte Projektphase sowie Berücksichtigung etwaiger rechtlicher Änderungen wie der Wohnbaunovelle 2026/2027 sowie den Umsetzungen der Länder im Rahmen der EPBD.
- Konzeption und Umsetzung einer zielgruppenspezifischen Dissemination der Projektergebnisse an die Zielgruppe, einschließlich der aktiven Bereitstellung und Vorstellung der erarbeiteten Materialien direkt bei Wohnbauträgern und -gesellschaften.

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 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 Zeitmanagement-Plan (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 4.2.2](#)):

- 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 2026](#) zu finden.

Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente

Thema	Info
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 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 unbeeinträchtigt. 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 (mobilitaet@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 2026](#) 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.

4.2.2 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 jedenfalls ein verpflichtendes gemeinsames Beratungsgespräch mit Expert:innen der FFG und KPC bis spätestens 13.01.2027 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 2026](#).

Folgende ergänzende Informationen sind bei der Antragstellung erforderlich:

- Anlagenkosten, aufgegliedert nach Gewerken/Positionen, Montagekosten, Planungskosten.
- Bei Drittleistungen 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](#).

Tabelle 5: Abgrenzung der beantragbaren Kosten

Industrielle Forschung FFG	Experimentelle Entwicklung FFG	Demonstrationsanlage KPC
„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. Hierzu zählt auch die Schöpfung von Teilen komplexer Systeme, die für die Industrielle Forschung und insbesondere die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig sind.	„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 Vorkehrungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen. 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.	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. 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. Förderfähig sind Investitionen, die für die Erreichung des Umwelteffekts unmittelbar notwendig sind.

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 10.02.2027 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 Abs. 1 lit f DSGVO).

6.2.3 OPEN ACCESS – HINWEISE ZUR PUBLIKATION

Entsprechend den 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 2026/2 – 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*“ fokussiert auf das Potenzial der Digitalisierung für die Dekarbonisierung der Mobilität. Die Ausschreibung 2026 beleuchtet innovative datengetriebene Lösungen (z. B. Integration von Resilienzindikatoren für C-ITS-Systeme, die Untersuchung und prototypische Demonstration von C-ITS-Anwendungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Fragestellungen zur Auslastungs- und Zustandserhebung und zur Verbesserung der Auslastungsprognose von Park-and-Ride-Anlagen etc.) untersucht werden.
- Die Ausschreibung „*Rail4Climate*“ unterstützt 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 Programme *EBIN KSF (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen in unterversorgten Gebieten)* und *ENKU KSF (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge für Kleinunternehmen)* fokussieren auf die Umstellung von Bussen bzw. Nutzfahrzeugen auf emissionsfreie Antriebe im Rahmen des EU-Klimasozialfonds.
- 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, der öffentlichen Hand 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 Stromnetzinfrastuktura 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.

Tabelle 6: Formalprüfungsscheckliste 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: • 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 Förderungswerbende 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

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 diesem 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 Inkrafttreten 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:

Erdgeschoss GmbH, erdgeschoss.at

Fotos:

Titelseite: iStock (Urheber: deepblue4you); Rückseite: iStock (Urheber: Scharfsinn86)

Herstellungsort:

Wien, Oktober 2026

