

## Leitfaden

# Leuchtturm Österreich E-Mobil – Grenzüberschreitende interoperable Elektromobilität 4. Ausschreibung

**Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds  
der österreichischen Bundesregierung**



# Inhalt

	<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>01</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgeschriebene Instrumentenart	4
1.2	Ausschreibungsvolumen und Termine	5
1.3	Einreichformulare und Sprache	5
1.4	Informationen und Beratung	5
1.5	Ablauf und Jurierung	5
1.6	Bezug und Zusammenspiel relevanter Instrumente und Projekte	5
<b>02</b>	<b>Ausrichtung und Ziele des Programms</b>	<b>7</b>
2.1	Ausgangssituation	7
2.2	Vision und Ziele	7
2.3	Ausrichtung des Programms „Leuchttürme der Elektromobilität“	8
<b>03</b>	<b>4. Ausschreibung: „Leuchtturm Österreich E-Mobil – Grenzüberschreitende interoperable Elektromobilität“</b>	<b>9</b>
3.1	Strategische Schwerpunktsetzung der 4. Ausschreibung	9
3.2	Inhaltlich-thematische Schwerpunktsetzung der 4. Ausschreibung	11
<b>04</b>	<b>Administratives</b>	<b>13</b>
4.1	Ausschreibungsdokumente	13
4.2	Teilnahmeberechtigung und Förderbarkeit	13
4.3	Rechtsgrundlagen	13
4.4	Einreichung und Abstimmung zwischen den Förderagenturen FFG und KPC	14
4.5	Ergänzende Umweltförderung durch die KPC	14
4.6	Anerkennbare Kosten	15
4.7	Förderhöhe	16
<b>05</b>	<b>Kontakt</b>	<b>17</b>
5.1	Programmauftrag	17
5.2	Programmabwicklung	17
5.3	Abwicklungsstelle für Investitionsprojekte	17

„Leuchttürme der Elektromobilität“ ist das Forschungs- und Demonstrationsprogramm des Klima- und Energiefonds im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung und berücksichtigt die besonderen strategischen Anliegen und Schwerpunktsetzungen des Klima- und Energiefonds.

Die 4. Ausschreibung „Leuchtturm Österreich E-Mobil – Grenzüberschreitende interoperable Elektromobilität“ adressiert die komplementäre Ergänzung, Vernetzung und funktionale Bündelung erfolgreich laufender und geplanter neuer Aktivitäten und Projekte Österreichs mit internationalen Aktivitäten zur schrittweisen Marktüberleitung der Elektromobilität (E-Mobilität) in ganz Österreich. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung und Umsetzung bedarfsgerechter und technisch funktionsfähiger Systeme und Dienstleistungen für E-Mobilitätsangebote und -services entlang des Leuchtturmgedankens „Elektromobilität in und aus Österreich im Alltag erlebbar und sichtbar zu machen“. Diese Ausschreibung entspricht dem Punkt 2.1.2 des Jahresprogramms des Klima- und Energiefonds.

# Vorwort

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2008 Elektromobilität in Österreich und zwischenzeitlich sind eine ganze Reihe von Projekten und Initiativen in diesem Bereich entstanden. Dennoch gibt es einen großen Forschungs- und Entwicklungsbedarf bei diesem Zukunftsthema. Daher setzt der Klima- und Energiefonds 2012 das erfolgreiche Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ fort.

Bisher hat es drei Ausschreibungen im Rahmen der Leuchttürme gegeben, aus denen insgesamt sieben Projekte hervorgegangen sind, die sich umfassend mit Fragestellungen im Bereich der Fahrzeuge, der Infrastruktur aber auch der AnwenderInnen und NutzerInnen beschäftigt haben. Diese Projekte sind eng mit den „Modellregionen der E-Mobilität“ des Klima- und Energiefonds verbunden. Dadurch ergibt sich ein intensiver Austausch gemäß dem Motto „Forschung trifft Praxis“. Durch diese Interaktion werden wertvolle Erkenntnisse gewonnen, von denen beide Seiten profitieren, und die Entwicklung der E-Mobilität in Österreich insgesamt geht schneller voran.

Im Rahmen der vierten Ausschreibung geht es nun darum den Blick über die Grenzen zu wagen. Ein zukünftiges E-Mobilitätsystem wird nicht auf Österreich begrenzt sein. Daher ist es wichtig, dass Lösungen entwickelt werden, die nicht nur innerhalb Österreichs eine nachhaltige intermodale E-Mobilität gewährleisten, sondern auch grenzüberschreitende umweltfreundliche Mobilität sicherstellen. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen der vierten Ausschreibung eine verstärkte Einbindung von ausländischen Projektpartnern erwünscht. Weiters werden in der Ausschreibung neue Lösungsansätze sowie die Vernetzung mit bestehenden Initiativen im Bereich der E-Mobilität adressiert.

Die Fokussierung der vierten Ausschreibung stellt den nächsten logischen Schritt bei der Entwicklung der E-Mobilität in und aus Österreich dar und ist, wie bereits in den Jahren davor, in die Gesamtstrategie des Klima- und Energiefonds eingebettet.

Wir laden Sie ein, Ihr innovatives Projekt einzureichen und damit die elektromobile Zukunft Österreichs mitzugestalten.



DI Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

# 01 Das Wichtigste in Kürze

Im Vordergrund der 4. Ausschreibung steht die komplementäre Ergänzung, Vernetzung und Bündelung vielversprechender oder erfolgreicher Aktivitäten und Projekte in Österreich sowie die Sicherstellung der grenzüberschreitenden Funktionalität der österreichischen Lösungsansätze.

Die drei thematischen Säulen der bisherigen Ausschreibungen

- Fahrzeuge
- NutzerInnen
- Infrastruktur

bleiben bestehen und werden im Rahmen der 4. Ausschreibung um zwei Aspekte, die bei der Jurierung der Projektvorschläge besonders berücksichtigt werden, ergänzt:

- Die verstärkte Einbindung ausländischer Projektpartner in das Konsortium, welche eine zentrale Rolle in ausländischen E-Mobilitätsprojekten und -initiativen einnehmen, soll wesentlich zur grenzüberschreitenden Interoperabilität von E-Mobilitätsangeboten und -services sowie zur Verknüpfung von Projekten und Initiativen beitragen.
- Es soll verstärkt eine sinnvolle Ergänzung der Forschungs- und Entwicklungs- (F&E-) Aktivitäten in den Bereichen Fahrzeuge, Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie ergänzenden elektromobilitätsrelevanten Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungssystemen in Österreich durch entsprechende Demonstrations- und Umsetzungsanteile in den Projekten erfolgen.

Eingereichte Projekte müssen zumindest zwei der drei thematischen Säulen adressieren.

Die Einbindung ausländischer Partner in das Projektkonsortium ist ausdrücklich erwünscht und kann gefördert werden. Eine Förderung ausländischer Partner ist möglich

- wenn diese ausländischen Partner in ihrem Heimatland zumindest an einem Forschungs- oder Umsetzungsprojekt zum Thema E-Mobilität beteiligt sind (Mitglied eines Industrie- oder Projektkonsortiums) und
- wenn die im Instrumentenleitfaden „Leitprojekte“ genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Um dem Leuchtturmgedanken – „Elektromobilität in und aus Österreich im Alltag erlebbar und sichtbar zu machen“ – Rechnung zu tragen, wird dazu aufgerufen, großvolumige Projekte (mindestens 2 Mio. Euro Fördersumme) einzureichen, welche grenzüberschreitende E-Mobilitätsangebote hervorbringen und über die Projektdauer hinaus nachhaltig strukturell gewährleisten.

## 1.1 Ausgeschriebene Instrumentenart

Es ist ausschließlich die Einreichung von Projekten des Instruments „Leitprojekt der experimentellen Entwicklung“ zulässig.

## 1.2 Ausschreibungsvolumen und Termine

Für die Ausschreibung stehen 5 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Im Rahmen der aktuellen 4. Ausschreibung „Leuchtturm Österreich E-Mobil – Grenzüberschreitende interoperable Elektromobilität“ sollen zwei Projekte mit grenzüberschreitenden Elementen initiiert werden.

**Die 4. Ausschreibung ist von 4.6.2012 bis 8.10.2012 geöffnet.** Die **Einreichung** von Vollerträgen hat zu erfolgen **bis spätestens: 8.10.2012, 12 Uhr**

via eCall bei der FFG, <https://ecall.ffg.at/>  
Forschungsförderungsgesellschaft (FFG),  
Bereich Thematische Programme  
Sensengasse 1, 1090 Wien

Da knapp vor Ende der Einreichfrist technische Probleme nie ausgeschlossen werden können, wird dringend empfohlen, die Einreichung nicht erst in den letzten 24 Stunden vorzunehmen. Eine vorherige Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds zur Erlangung einer Projektnummer des Klima- und Energiefonds ist unbedingt erforderlich ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)).

## 1.3 Einreichformulare und Sprache

Für die Einreichung sind unbedingt die entsprechenden Formulare von der Website der FFG zu verwenden: [www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at](http://www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at). Die Anträge müssen in Englisch eingereicht werden, da die Beurteilung durch eine internationale (nicht deutschsprachige) Jury erfolgt. Eine deutsche Fassung kann beigelegt werden, diese wird im Rahmen der Projektbeurteilung jedoch nicht berücksichtigt.

## 1.4 Informationen und Beratung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)  
E-mail: [leuchttuerme-e-mobilitaet@ffg.at](mailto:leuchttuerme-e-mobilitaet@ffg.at)  
[www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at](http://www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at)

## Verpflichtendes Vorgespräch

Die Einreichung eines Leitprojekts erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes Vorgespräch mit dem Klima- und Energiefonds und der FFG bis spätestens einen Monat vor Einreichstichtag. Am Vorgespräch nimmt die AustriaTech ([www.austriatech.org](http://www.austriatech.org)) beratend teil, um Hinweise zur Integration des Projektvorhabens in das Gesamtverkehrssystem sowie zu gesamtverkehrlichen Vorhaben des Bundes im Rahmen des IVS-Aktionsplans zu geben.

## 1.5 Ablauf und Jurierung

Die eingereichten Projektanträge werden einer Formalprüfung durch die FFG unterzogen. Hinsichtlich des in den Projekten erforderlichen umweltrelevanten Investitionskostenanteils erfolgt eine Prüfung durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC). Die fachliche und inhaltliche Jurierung erfolgt durch unabhängige internationale ExpertInnen, wobei alle mit dem Bewertungsverfahren befassten bzw. bei der Sitzung des Bewertungsgremiums anwesenden Personen zur Verschwiegenheit über die ihnen im Rahmen dieser Funktion bekannt gewordenen Informationen verpflichtet sind. Im Rahmen des Jurierungsprozesses werden die AntragstellerInnen zu einem Hearing mit dem Programmausschuss, bestehend aus dem Bewertungsgremium, der Geschäftsstelle des Klima- und Energiefonds, den Abwicklungsstellen FFG und KPC eingeladen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) kann daran als Beobachter teilnehmen. Außerdem erfolgt eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Bonität) der beteiligten Unternehmen durch FFG-interne ExpertInnen.

## 1.6 Bezug und Zusammenspiel relevanter Instrumente und Projekte

### Bezug zu themenrelevanten Programmen

Förderungen für F&E-Projekte zu Komponenten und Bauteilen werden im Rahmen der Basisprogramme der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) oder für themenspezifische kooperative Projekte in den „Thematischen

Programmen“ der FFG vergeben. Ergänzende themenfokussierte kooperative Projekte zur Emissionsverminderung und zur Optimierung und Effizienzsteigerung konventioneller Fahrzeugtechnologien werden durch den Klima- und Energiefonds mittels der Ausschreibungen „Energieeffiziente Fahrzeugtechnologien“ gefördert. Energieforschung und -technologien werden mit dem Programm „e!Mission“, Umsetzungsmaßnahmen zu intelligenten Gesamtverkehrssystemen durch das Programm „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen aus dem IVS-Aktionsplan“ unterstützt. Diese Themenbereiche stehen daher nicht im Fokus dieser Ausschreibung.

### **Bezug zu gesamtverkehrsrelevanten Projekten in Österreich**

Die eingereichten Projekte haben die Interoperabilität mit relevanten Lösungen und Systemen aus nationalen Mobilitäts- und E-Mobilitätsinitiativen (z. B. IVS-Aktionsplan), intelligenten und kooperativen Mobilitäts- und Verkehrsprojekten (z. B. Graphenintegrationsplattform [GIP], Verkehrsauskunft Österreich [VAO]) sowie den Modellregionen und den Leuchttürmen der E-Mobilität zu gewährleisten. Ein umsetzungsorientierter Informationsaustausch zwischen den Projekten wird erwartet und auch seitens des Klima- und Energiefonds durch die Programm- und Projektbeiräte unterstützt. Im Themenbereich des IVS-Aktionsplans wird dabei im Auftrag des BMVIT die AustriaTech entsprechend ihrer Aufgaben und ihrer Funktion als Monitoringstelle eingebunden.

### **Bezug der Ausschreibungen „Leuchttürme Elektromobilität“ und „Modellregion Elektromobilität“**

Während bei der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ am Markt befindliche Technologien mittels Geschäfts- und Nutzungsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, kombiniert die Ausschreibung „Leuchtturm Österreich E-Mobil“ die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Umsetzung und Erprobung nutzerInnengerechter systemischer Lösungen für neue E-Mobilitätsangebote. Zur Gewährleistung der Verknüpfung und Vernetzung sowie der Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme zwischen bestehenden und neuen Leuchttürmen, Modellregi-

onen oder anderen E-Mobilitätsinitiativen wird eine Kooperation zwischen den Projekten und Akteu- rInnen empfohlen.

# 02 Ausrichtung und Ziele des Programms

## 2.1 Ausgangssituation

Der technologische Trend im Pkw-Bereich zeigt eine klare Entwicklung hin zur sukzessiven Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Die meisten Autohersteller betreiben Forschungsprogramme zur Entwicklung von Technologien, die in Zukunft eine nachhaltigere Mobilität gewährleisten sollen. Die bisherige sowie eine sich neu ausrichtende Auto-Zulieferindustrie arbeiten an neuen Lösungen. Öffentliche Verkehrsbetreiber arbeiten an neuen ergänzenden Mobilitätsservices. Energieversorgungsunternehmen überdenken ihre traditionelle Rolle und entwickeln innovative Infrastruktur- und Geschäftsmodelle. Kurz zusammengefasst: Viele neue und traditionelle Akteure investieren große Teile ihres Forschungsbudgets in technologische und systemische Innovationen. Auch international gibt es eine Reihe von vielversprechenden Forschungsansätzen und Initiativen. In Österreich haben der Klima- und Energiefonds und das BMVIT in den letzten Jahren diese Aktivitäten mittels verschiedener Förderprogramme unterstützt.

Vor diesem Hintergrund sind zahlreiche Projekte und Initiativen entstanden, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen.

## 2.2 Vision und Ziele

Die Vision ist die Implementierung eines attraktiven grenzüberschreitenden interoperablen E-Mobilitätsangebotes.

Entwicklungs- und Demonstrationsprojekte in Österreich und Europa haben dazu bereits erste

funktionsfähige prototypische Lösungsbausteine in Fahrzeugen und Infrastrukturen hervorgebracht. Diese bereits laufenden und geplanten neuen Projekte und Initiativen sollen nun grenzüberschreitend verbunden und mögliche Synergien genutzt werden. Lösungen, die sich als erfolgreich herausgestellt haben, sollen weiterentwickelt und durch in den bisherigen Projekten nicht abgedeckte technische und organisatorische Innovationen ergänzt werden.

Interoperabilität, als Fähigkeit zur (möglichst nahtlosen) Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen, ist gerade auf dem noch jungen Gebiet der E-Mobilität von besonderer Bedeutung. Die Entwicklung und Implementierung kooperativer Technologien einerseits sowie die Einhaltung gemeinsamer Regeln und Standards andererseits ist dazu notwendig, um attraktive intermodale E-Mobilitätsangebote sowie funktionsfähige Verbindungskorridore zu realisieren.

Aufbauend auf und komplementär zu bestehenden österreichischen Entwicklungen, sollen daher grenzüberschreitende interoperable technische Systeme zwischen Fahrzeugen sowie Verkehrs- und Energieinfrastrukturen aufgebaut werden. Damit soll einerseits die nationale Etablierung gemeinsamer Mindestanforderungen und Funktionalitäten an und von Fahrzeugen, Ladestellen und Mobilitätsinformationssystemen vorangetrieben und technisch gelöst werden und andererseits gleichzeitig europäische/internationale Lösungen und Standards durch grenzüberschreitende Kooperationen und Projektverbünde berücksichtigt werden.

Österreichische Technologien sollen dabei ihre Praxistauglichkeit im Alltag innerhalb und außerhalb

Österreichs beweisen können und dadurch im Sinne der österreichischen Industrielandschaft zur Stärkung der Zulieferindustrie und damit zu Arbeitsplatzsicherung und -ausbau beitragen. Interessante Bereiche dafür könnten neue IKT-Lösungen, Fahrzeug- und Ladelösungen aber auch Mobilitätsinfrastrukturen, die neue grenzüberschreitend interoperable E-Mobilitätsdienstleistungen deutlich in Richtung Marktreife bringen, sein.

## 2.3 Ausrichtung des Programms „Leuchttürme der Elektromobilität“

Das Förderprogramm „Leuchttürme der Elektromobilität“ möchte durch die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien einen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Verkehrssystem leisten, interoperable E-Mobilitätsangebote forcieren sowie Beiträge zur Reduktion des Energieverbrauchs hervorbringen, um so nachhaltig positive Umwelteffekte zu generieren. Es baut auf den Ergebnissen und Erfahrungen themenrelevanter nationaler, transnationaler sowie europäischer F&E-Ausschreibungen auf (bspw. „A3plus“, „ways2go“, „Neue Energien 2020“, „ERA-NET Transport“, 6. und 7. EU-Forschungsrahmenprogramm) und berücksichtigt die besonderen Anliegen und Schwerpunktsetzungen des Klima- und Energiefonds.

Das Programm orientiert sich an drei grundlegenden mittel- und langfristigen Ausrichtungen:

### (1) Effizienter Energieeinsatz

Elektrofahrzeuge sind aufgrund der höheren Wirkungsgrade im Antriebsstrang im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen deutlich effizienter. Hier gibt es eine Reihe von wesentlichen Aspekten wie die Reduktion der Umwandlungsverluste vom Stromnetz über den Speicher hin zum Motor. Auch bei der Produktion bzw. im Recycling der Technologien ist auf eine effiziente Energie- und Ressourcennutzung zu achten (Life Cycle Costs). Wenn durch neue Mobilitätsmodelle Wege vermieden oder verkürzt und gleichzeitig energieeffiziente Fahrzeugantriebe forciert eingesetzt werden (z. B. hybrid-, batterie- und brennstoffzellen-elektrische Fahrzeuge), können die höchsten Verbrauchersparungen erzielt werden.

### (2) Intelligente Energie- und Verkehrssysteme

Intelligente Lösungen im Energie- und Verkehrssystem können Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen. Überkapazitäten können vermieden und die Integration erneuerbarer Energien ermöglicht werden. Nachfrage und Angebot werden über Informations- und Kommunikationssysteme mit dem Informationsträger „Preis“ verknüpft und beeinflusst. Intelligente systemgrenzenübergreifende Lösungen bei Energieproduktion und -verteilung sowie bei Fahrzeugen und Mobilitätsinfrastrukturen sind unverzichtbar. Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungssysteme sowie „Vehicle to Grid“-Lösungen, welche sich „Smart Meter“- und „Smart Billing“-Anwendungen bedienen, sind klassische Beispiele dafür.

### (3) Erneuerbare Energien

Die Nutzung erneuerbarer Energiequellen für E-Mobilität und die Steigerung der Effizienz im Energie- und Verkehrssystem dient der Reduzierung von Emissionen, von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Strom aus volatilen erneuerbaren Energien kann mittels zentraler und dezentraler Energiespeicher und durch verschiedene Energieträger, wie beispielsweise mobile Traktionsbatterien oder Wasserstoff, zwischengespeichert werden und bietet zahlreiche neue Anwendungskombinationen. Erneuerbare Energie und E-Mobilität werden langfristig eine Symbiose eingehen und sich dank der erzielbaren Synergien gegenseitig stärken. Für den Klima- und Energiefonds spielt der Einsatz von erneuerbaren Energien gerade im Bereich der E-Mobilität eine wesentliche Rolle.



# 03 „Leuchtturm Österreich E-Mobil – Grenzüberschreitende interoperable Elektromobilität“

## 3.1 Strategische Schwerpunktsetzung der 4. Ausschreibung

Die Etablierung von E-Mobilität in Österreich und die Stärkung der österreichischen Zulieferindustrie sowie von Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen erfordern vielfältige Komponenten: technologische Entwicklungen, ein gesamthafte interoperables Systemkonzept, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Lade- und Betankungseinrichtungen, Mobilitätsanbietern und NutzerInnen sowie die Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteure. Mit den ersten drei Ausschreibungen „Leuchttürme der Elektromobilität“ wurden in all diesen Bereichen wesentliche Fortschritte erzielt, sodass nunmehr F&E-Aktivitäten zu ergänzenden Technologien und Systemen, die Demonstration von F&E-Ergebnissen in der Praxis und die Anknüpfung an internationale Projekte und Bestrebungen in den Vordergrund des Programms rücken.

Mit der 4. Ausschreibung sollen dementsprechend

- die Neu- und Weiterentwicklung sowie Integration innovativer Komponenten und Bauteile zu interoperablen Systemen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, NutzerIn und Infrastruktur, NutzerIn und Fahrzeug sowie unterschiedlichen Mobilitätsanbietern;
- internationale Kooperationen und die Anbindung an internationale Projekte;
- F&E-Aktivitäten zur Entwicklung ergänzender Technologien und Systeme, auch in bislang nur wenig betrachteten Technologiefeldern;
- die verstärkte Demonstration der entwickelten Technologien und Lösungen

besonders unterstützt werden.

Im Rahmen der 4. Ausschreibung soll daher an bestehende Projekte und Initiativen, insbesondere

auch im Ausland angeknüpft werden, um Funktionalitäten zu etablieren und die grenzüberschreitende interoperable E-Mobilität sicherzustellen. Die FörderwerberInnen müssen in ihrem Antrag Bezug auf bestehende und geplante Projekte und Initiativen nehmen und ein klares Konzept entwickeln, wie das neue Projekt diese komplementär ergänzt und Synergien aus einer wechselseitigen Abstimmung gewonnen werden können. Bedarfsgerechte Lösungen der E-Mobilität für den zukünftigen Mobilitätsbedarf stehen dabei im Zentrum.

Die drei thematischen Säulen der bisherigen Ausschreibungen

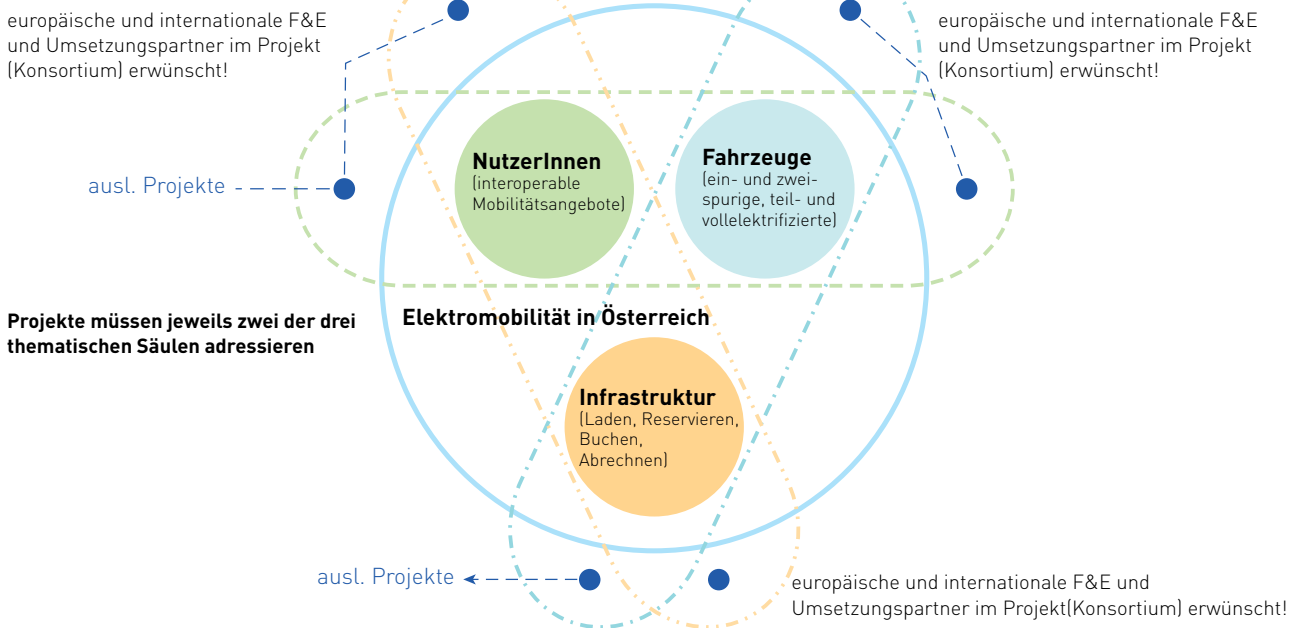
- Fahrzeuge
- NutzerInnen
- Infrastruktur

bleiben bestehen und werden im Rahmen der 4. Ausschreibung um zwei Aspekte, die bei der Jurierung der Projektvorschläge besonders berücksichtigt werden, ergänzt:

- Die verstärkte Einbindung ausländischer Projektpartner in das Konsortium, welche eine zentrale Rolle in ausländischen E-Mobilitätsprojekten und -initiativen einnehmen, soll wesentlich zur grenzüberschreitenden Interoperabilität von E-Mobilitätsangeboten und -services sowie zur Verknüpfung von Projekten und Initiativen beitragen.
- Es soll verstärkt eine sinnvolle Ergänzung der F&E-Aktivitäten in den Bereichen Fahrzeuge, Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie ergänzenden elektromobilitätsrelevanten Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungssystemen in Österreich durch entsprechende Demonstrations- und Umsetzungsanteile in den Projekten erfolgen.

Eingereichte Projekte müssen zumindest zwei der drei thematischen Säulen adressieren, wobei es den AntragstellerInnen frei steht, welche sie wählen. Die Berücksichtigung der beiden zusätzlichen Aspekte (Einbindung ausländischer Partner, verstärkte Demonstrations- und Umsetzungsanteile in den Projekten) in den Projektvorschlägen stellen wesentliche Beurteilungskriterien im Rahmen des Juryverfahrens dar.

Die Struktur von Projekten könnte sich daher wie folgt darstellen:



Um die Einbindung ausländischer Partner in die Projekte zu erleichtern, können diese unter bestimmten Voraussetzungen im Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ gefördert werden. Gleichzeitig können im Rahmen des Programms sowohl die F&E-Teile als auch die Demonstrationsanteile der eingereichten und bewilligten Projekte gefördert werden:

- Eine Förderung nach den Bestimmungen der FTE-Richtlinie ist für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von österreichischen Konsortialpartnern sowie ausländischen Partnern (bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen) möglich, unabhängig davon, ob die Aktivitäten in Österreich oder im Ausland stattfinden.
- Ebenso ist die Demonstration nach der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland (UFI-Richtlinie) sowohl für österreichische als auch für ausländische Projektpartner förderbar, wenn die Demonstration in Österreich stattfindet. Demonstrationen im Ausland sind aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen nicht förderbar.

Bereits während der Projektplanung muss der Fokus auf der Entwicklung und Realisierung einer Lösung liegen, die auf europäische bzw. internationale Entwicklungen ausgerichtet ist und die potenzielle Standardisierungs- und Normierungstendenzen berücksichtigt. Die Entwicklung eines interoperablen Designs von Schnittstellen, welches von Fahrzeugherstellern, Mobilitätsanbietern und Energieversorgern mitgetragen werden kann, ist vorzusehen, um „stranded investments“ zu vermeiden und die anzustrebende grenzüberschreitende Verknüpfung von E-Mobilitätsleistungen zu gewährleisten. Eine entsprechende Strategie ist im Projektantrag darzustellen; diese muss auch berücksichtigen, wie auf aktuelle Entwicklungen während der Projektlaufzeit reagiert wird.

Im Falle einer schwerpunktmäßigen Behandlung der Bedürfnisse der VerkehrsteilnehmerInnen im Projekt, ist die Einbindung nationaler oder europäischer Mobilitätsanbieter oder Verkehrs- und Flottenbetreiber oder Infrastrukturbetreiber in das

Projekt verpflichtend erforderlich. In diesem Fall ist zumindest eine Kooperationsvereinbarung in Form eines „letter of intent“ (LOI) oder „memorandum of understanding“ (MoU) mit einem Partner vorzulegen.

Ein wesentliches Beurteilungskriterium für die eingereichten Projekte wird sein, wie es den AntragstellerInnen mit dem Projekt gelingt, aus den einzelnen zu entwickelnden Systemkomponenten ein offenes interoperables E-Mobilitätssystem (d. h. keine proprietären Lösungen) im Sinne des Leuchtturmgedankens zu formen. Ergebnisse und Erkenntnisse aus laufenden und bestehenden F&E-Projekten sowie Entwicklungsansätzen sollen berücksichtigt und weiterentwickelt werden.

## 3.2 Inhaltlich-thematische Schwerpunktsetzung der 4. Ausschreibung

Eingereichte Projekte müssen zumindest zwei der drei dargestellten thematischen Säulen (Fahrzeuge, Infrastruktur und NutzerInnen) adressieren.

### 3.2.1 Fahrzeug/e

Die aktuellen Entwicklungen der Fahrzeugindustrie zeigen deutlich in Richtung einer Diversifizierung der Antriebstechnik. Um die besonderen Chancen der E-Mobilität zu nutzen und die Herausforderungen, die ihr durch Kosten, Energiedichte, Gewicht und Lebensdauer der Batterie noch entgegenstehen, zu meistern, liegt der fahrzeugseitige Schwerpunkt der Ausschreibung 2012 in der Weiterentwicklung und Fahrzeugintegration energieeffizienter Komponenten und Systeme für alle Elektrofahrzeuge und Fahrzeugklassen.

#### Ausschreibungsgegenstand:

- Entwicklung und Integration von Fahrzeugkomponenten in das aufzubauende ein- oder zweispurige, teil- und vollelektrifizierte Gesamtfahrzeug (BEV, PHEV, HEV, REEV/REX, FCHEV) aller Fahrzeugklassen (Fahrräder, Pkws, Busse, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Off-Road- und kommunale Spezialfahrzeuge) für private und unternehmerische Anwendungen;

- Entwicklung fahrzeugseitiger Komponenten für energieeffiziente Lade- und Betankungssysteme sowie leistungs-, energie- und kostenoptimierte Speichertechnologien für elektrische, chemische und mechanische Energie, insbesondere für Strom und Wasserstoff;
- Weiterentwicklungen zur Verringerung des Gewichts des Gesamtfahrzeugs;
- Weiterentwicklung, Systemoptimierung und Fahrzeugintegration von Komponenten und Bauteilen zur Erhöhung der Energieeffizienz sowie der Sicherheit;
- Weiterentwicklung von Komfortsystemen (wie Heizung und Klimatisierung) sowie des Energiemanagements;
- Entwicklung von Komponenten und Systemen für neue herstellerunabhängige E-Mobilitätsangebote, wie E-Car-Sharing und E-Flotten-Sharing.

### 3.2.2 NutzerInnen – bedarfsgerechte E-Mobilitätsangebote

Der Schwerpunkt wird auf die Entwicklung und Integration technisch-organisatorischer Lösungen für grenzüberschreitende intermodale E-Mobilitätsangebote und -dienstleistungen gelegt, um die integrative Verwendung von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Regions- und Bundesgrenzen hinweg zu ermöglichen. Eine Fokussierung auf vielversprechende NutzerInnengruppen, Fahrzeugklassen und Einsatzbereiche ist dabei möglich.

#### Ausschreibungsgegenstand:

- Entwicklung von Systemen für das Flottenmanagement von Elektrofahrzeugen
  - für die Mehrfachverwendung zwischen verschiedenen Unternehmen (abgegrenzte Fahrzeuganwendung),
  - für die Verwendung von Elektrofahrzeugen im Rahmen eines Fahrzeugpools zwischen Unternehmen und Privatpersonen (offene Fahrzeuganwendung) ;
- Entwicklung und Integration von interoperablen Mobilitätsinformationen, E-Mobilitätsangeboten und E-Mobilitätsverrechnung von Verkehrsdienstleistern und Betreibern in eine funktionsfähige Systemumgebung mittels des Einsatzes von gekoppelten IKT-Systemen:
  - Erarbeitung von Tools zur Prognose von Mobilitätsverhalten und Fahrplanmanagement,

- Erarbeitung ergänzender elektromobilitätsrelevanter Dienstleistungen und Services für Buchung, Reservierung und Verrechnung von E-Mobilitätsleistungen unter Berücksichtigung laufender gesamtverkehrlicher Entwicklungen;
- Entwicklung und Integration organisatorischer Konzepte und technischer Systeme für ein Mobilitätsangebot mit E-Fahrzeugen auf Basis nutzerInnen-spezifischer intelligenter Anreize für urbane und ländliche Regionen:
  - Konzeption und Umsetzung von kombinierten Mobilitätsangeboten mit den zusätzlichen Verwendungseigenschaften von Hybrid-, Range Extender -, Plug-in-Hybrid-, Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeugen,
  - Erarbeitung von Bonifikationsalgorithmen für bedarfsgerechte Mobilitätsangebote mit E-Fahrzeugen,
  - verstärkter Einsatz von E-Fahrzeugen aller Fahrzeugklassen und Einsatzbereiche, wie beispielsweise City-Logistik, Taxis, PendlerInnenanwendungen, in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Batteriewechselsystemen ausschließlich für einspurige Fahrzeuge und Busse;
- Entwicklung, Errichtung und Systemtest von kurzfristig realisierbaren und mittelfristig zeitlich steuerbaren Lade- und Betankungseinrichtungen mit innovativen Daten, Kommunikations- und Abrechnungstechnologien (inklusive Definition und Etablierung von Schnittstellen und Kommunikationsprotokollen) zur Vermeidung von Ladestoßzeiten;
- Entwicklung und Errichtung systemergänzender elektromobilitätsrelevanter Reservierungs-, Buchungs- und Abrechnungsinfrastrukturteile für die Erprobung grenzüberschreitend interoperabler Infrastruktursysteme, als Ergänzung bestehender oder in Aufbau befindlicher nationaler Infrastrukturen.

### 3.2.3 Infrastruktur/en

Ziel ist es, langfristig eine interoperable, grenzüberschreitende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, um länderübergreifende E-Mobilität zu ermöglichen. Die Erprobung bedarfsgerechter Ladeinfrastrukturen soll primär am Quell- und Zielort sowie ergänzend zu neuen Betankungsinfrastrukturen auf frequentierten Mobilitätspunkten, vorzugsweise auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erfolgen.

#### **Ausschreibungsgegenstand:**

- Entwicklung und Errichtung innovativer anwendungsspezifischer Lade- und Betankungssysteme für Strom und Wasserstoff samt Verrechnungsschnittstellen;
- Entwicklung und Umsetzung von:
  - kurzfristig steuerbaren Ladestellen in Park- und Wohngaragen zur Vermeidung von Ladespitzen,
  - Schnellladesystemen an frequenzintensiven Mobilitätspunkten, vorzugsweise von öffentlichen Verkehrsmitteln,
  - induktiven Ladesystemen für ein- und zweispurige Fahrzeuge,

# 04 Administratives

## 4.1 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch via eCall unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> möglich. Als Teil des elektronischen Antrags sind die Projektbeschreibung (inhaltliches Förderansuchen) und der Kostenplan (Tabellenteil des Förderansuchens) über die „eCall-Upload“-Funktion anzuschließen. Für Einreichungen im ausgeschriebenen Instrument „Leitprojekte“ sind die jeweils spezifischen Vorlagen zu verwenden. Förderkonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderkriterien sind im Instrumentenleitfaden beschrieben. Die nachfolgende Übersicht zeigt die für das Instrument „Leitprojekte“ relevanten Dokumente.

### Übersicht Ausschreibungsdokumente – Förderung

zum Download:

[www.ffg.at/ausschreibungen/4.AS\\_LT-Emobilitaet](http://www.ffg.at/ausschreibungen/4.AS_LT-Emobilitaet)

<b>Leitprojekte</b>	Instrumentenleitfaden Leitprojekte, Version 1.2 Sonderbestimmungen KLI.EN Projektbeschreibung Leitprojekte Kostenplan detailliert (pro Partner) Kostenplan kumuliert (Gesamtübersicht) Kostenplan Partner UFI Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) Kostenleitfaden, Version 1.3
---------------------	---

Tab. 4.1

## 4.2 Teilnahmeberechtigung und Förderbarkeit

Einreichberechtigte und förderfähige Institutionen sowie Kooperationserfordernisse sind dem Instrumentenleitfaden für Leitprojekte zu entnehmen. Diesem sind auch die Voraussetzungen, die für eine Förderung ausländischer Projektpartner erfüllt sein müssen, zu entnehmen. Zusätzlich zu diesen Kriterien sind ausländische Partner nur förderbar **wenn diese in ihrem Heimatland zumindest an einem Forschungs- oder Umsetzungsprojekt zum Thema E-Mobilität beteiligt sind (Mitglied des Industrie- oder Projektkonsortiums).**

Die maximalen Fördersätze für ausländische Partner sind niedriger als jene für österreichische Partner (siehe 4.7 Förderhöhe). Damit wurde diesen Partnern die Möglichkeit eröffnet, sich zusätzlich zur Förderung durch den Klima- und Energiefonds, um Fördermittel im eigenen Land bis zum erlaubten Höchstsatz gemäß den EU-Bestimmungen zu bemühen, um damit mit dem eingereichten Projekt an Förderinitiativen im eigenen Land anzuschließen (beachte Höchstsätze gemäß EU-Beihilfenrecht!).

Für die FTE-Kosten wird empfohlen, dass der Anteil der ausländischen Projektpartner an der Gesamtförderung des Projekts 5 % nicht unterschreitet. Der Anteil der ausländischen Projektpartner an der Gesamtförderung des Projekts darf gemäß Instrumentenleitfaden 20 % nicht überschreiten.

## 4.3 Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage der „Förderungen“ kommen die Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-

technischen Forschung und Technologieentwicklung (FTE-Richtlinien) gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) und des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vom 30.11.2007 (GZ BMWA-97.005/0002-C1/9/2007) zur Anwendung ([www.ffg.at/Allgemeine-Richtlinien](http://www.ffg.at/Allgemeine-Richtlinien)).

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 1.1.2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 (ABl. L 124 vom 20.5.2003 S. 36-41).

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Investitionskosten von Demonstrationsanlagen werden auf Basis der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland basierend auf dem Umweltförderungsgesetz (BGBl. Nr. 185/1993) in der jeweils geltenden Fassung gefördert.

Dieser Leitfaden wird in deutscher und englischer Sprache publiziert. Im Zweifel gilt die englische Version.

## 4.4 Einreichung und Abstimmung zwischen den Förderagenturen FFG und KPC

Das Programm wird im Auftrag des Klima- und Energiefonds durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und die Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) abgewickelt. Dabei werden Forschungstätigkeiten über die FFG gefördert, Investitionen für eine Demonstrationsanlage hingegen werden über die KPC unter Verwendung der Förderrichtlinien 2009 der „Umweltförderung im Inland“ unterstützt. Die Antragstellung erfolgt in Form eines Förderansuchens für Leitprojekte der Forschungskategorie „Experimentelle Entwicklung“, welches bei der FFG via eCall eingereicht werden muss. Zuvor ist eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ([www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)) zwingend erforderlich.

Die Abstimmung bezüglich des Förderanteils entsprechend Umweltförderung im Inland, welcher

von der KPC festgelegt wird, erfolgt automatisch über die Abwicklungsstellen. Gegebenenfalls werden AntragstellerInnen zum Nachreichen von Informationen von der jeweiligen Abwicklungsstelle kontaktiert. Im Fall der zusätzlichen Förderung von Investitionskosten durch die KPC werden zwei Förderverträge erstellt:

- Fördervertrag der FFG für F&E-relevante Kosten
- Fördervertrag der KPC für Investitionskosten

Sofern es im Rahmen von Projekten und Programmaktivitäten Schnittstellen mit Themenfeldern des IVS-Aktionsplans gibt, wird die AustriaTech bei Bedarf vom Klima- und Energiefonds zur Beratung beigezogen.

## 4.5 Ergänzende Umweltförderung durch die KPC

In Ergänzung zur Projektbeschreibung des F&E-Anteils sind die geplanten Demonstrationsanteile, die über die KPC gefördert werden sollen, im Detail anzuführen (Anlagenkosten, aufgegliedert nach Gewerken/Positionen; Montagekosten; Planungskosten; aktivierbare Eigenleistungen) und es ist ein gesondert zur Verfügung gestelltes Kostenblatt für die umweltrelevanten Mehrinvestitionen im eCall hochzuladen. Die zusätzlichen Spezifikationen sollen eine technische Beurteilung der Demonstrationsanteile sowie eine Beurteilung der zu erwartenden Umwelteffekte durch die KPC ermöglichen.

Die Prüfung der Fördervoraussetzungen und die Ausarbeitung eines Fördervorschlags für den Investitionskostenanteil erfolgt durch die ExpertInnen der KPC.

Demonstrationsanlagen, für die im Rahmen des Programms „Leuchttürme der Elektromobilität“ eine Förderung beantragt wird, müssen für das beantragte Forschungsprojekt von wesentlicher Bedeutung sein. Ebenso müssen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten die Voraussetzung für die Investition bilden. Unterstützt werden jene Anteile der Investition, die in unmittelbarem Zusammenhang zur Erzielung des Umwelteffekts notwendig sind (umweltrelevante Mehrinvestitionskosten). Kosten, die in keinem oder nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden.

## 4.6 Anerkennbare Kosten

Der Umwelteffekt (eine Reduktion des Energieverbrauchs, eine innovative Bereitstellung von erneuerbarer Energie, eine Reduktion von Lärm, Abfällen oder Luftemissionen) ist eine notwendige Förder Voraussetzung. Eine nachvollziehbare Darstellung und quantitative Prognose des Umwelteffekts müssen im Vergleich zur bestehenden Situation oder im Vergleich zu einer Referenzanlage erfolgen, die mit konventionellen Technologien dieselbe Leistung erbringt. Die Realisierbarkeit und das Marktpotenzial des Projekts sind darzustellen. Ebenso müssen die Kosten der Demonstrationsanlage prognostiziert werden. Für Eigenleistungen sind Stundenkalkulationen notwendig, bei Dritteleistungen sind Angebote notwendig. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit operativen Kosten und Gewinnen ist zu erstellen. Wenn über den Umwelteffekt und die Kosten einer Demonstrationsanlage zum Zeitpunkt der Einreichung noch keine Informationen vorliegen, ist eine Förderung im Rahmen des Programms „Leuchttürme der Elektromobilität“ nicht möglich. Eine spätere Einreichung bei anderen Förderprogrammen und bei anderen Förderstellen (Wirtschaftsförderung – Austria Wirtschaftsservice [AWS]; Umweltförderung – KPC) ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Förderbedingungen möglich.

Im Rahmen der „Leuchttürme der Elektromobilität“ sind ausschließlich Leitprojekte der Forschungskategorie „Experimentelle Entwicklung“ förderfähig. Die anerkehbaren Kosten sind dem „Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten in Förderansuchen und Berichten für Vorhaben mit Förderverträgen nach den FTE-RICHTLINIEN und den FFG-RICHTLINIEN“ zu entnehmen ([www.ffg.at/kostenleitfaden](http://www.ffg.at/kostenleitfaden)).

Für einen ergänzenden Investitionsanteil für Demonstrationsanlagen gelten die Bestimmungen der Umweltförderung im Inland.

Nachfolgende Abbildung zeigt eine Abgrenzung der beantragbaren Kosten:

Experimentelle Entwicklung FFG	Demonstrationsanlage KPC
<b>Leuchttürme der Elektromobilität</b>	
<p>„Experimentelle Entwicklung“ bezeichnet den Erwerb, die Kombination, die Formung und die Verwendung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten zur Erarbeitung von Plänen und Vorkehrungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen. Dazu zählen auch beispielsweise andere Tätigkeiten zur Definition, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie auch die Erstellung von Entwürfen, Zeichnungen, Plänen und anderem Dokumentationsmaterial, soweit dieses nicht für gewerbliche Zwecke bestimmt ist.</p>	<p>Demonstrationsprojekte mit sehr hohem innovativen Charakter mit direktem Bezug zu dem F&amp;E-Projekt. Das Risiko der Umsetzung ist hoch. Die Demonstrationsanlage baut auf den Forschungstätigkeiten auf, der zu erwartende Umwelteffekt ist einschätzbar. Förderfähig sind Investitionen, die für den Umwelteffekt unmittelbar notwendig sind.</p>
Tab. 4.2	

Weitere Informationen zur Umweltförderung finden sich unter:

[www.umweltfoerderung.at/uploads/ufi\\_standardfall\\_infoblatt\\_demo.pdf](http://www.umweltfoerderung.at/uploads/ufi_standardfall_infoblatt_demo.pdf)

[www.umweltfoerderung.at/uploads/rechtliche\\_grundlagen\\_ufi.zip](http://www.umweltfoerderung.at/uploads/rechtliche_grundlagen_ufi.zip)

## 4.7 Förderhöhe

Die Höhe der Förderung richtet sich nach den förderfähigen Kosten auf Basis der FTE-Richtlinien für den F&E-Teil sowie den Förderrichtlinien für die Umweltförderung im Inland für den Investitionsteil.

### Förderhöhe F&E-Teil für österreichische Projektpartner:

	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen	Forschungseinrichtungen
<b>Maximale Förderquote</b>	60 %	50 %	35 %	60 %

Tab. 4.3

### Förderhöhe F&E-Teil für ausländische Projektpartner:

	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen	Forschungseinrichtungen
<b>Maximale Förderquote</b>	50 %	40 %	25 %	50 %

Tab. 4.4

### Förderhöhe Investitionsteil:

Entsprechend den Förderrichtlinien für die Umweltförderung im Inland gilt: Investitionskosten können mit bis zu 40 % der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten, aber nie mehr als mit 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten gefördert werden.

#### Fact Box „Investitionsteil“

Projektform	nur kooperative Projekte
Richtwert Projektlaufzeit	3 Jahre
max. Förderintensität von umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (KPC-Umweltförderung im Inland)	max. 40 % der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten, aber nie mehr als mit 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten
anerkennbare Kosten	Investitionen im Sinne der Richtlinien für die Umweltförderung im Inland – sind solche, die betriebliche Verkehrsmaßnahmen und örtlich gebundene Einrichtungen betreffen, und umfassen insbesondere Transportmittel, Anlagen und Ausrüstungsgüter, Dienstleistungen wie Bauarbeiten, Montage, Planungsleistungen.

Tab. 4.5



# 05 Kontakt

## 5.1 Programmauftrag

Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien  
www.klimafonds.gv.at

**Kontaktperson:**

Mag. Gernot Wörther  
Telefon: 01/585 03 90-24, Fax: 01/585 03 90-11  
Mobil: 0664/969 19 80  
E-Mail: gernot.woerther@klimafonds.gv.at

## 5.2 Programmabwicklung

Österreichische Forschungsförderungs-  
gesellschaft (FFG)  
Bereich Thematische Programme  
Sensengasse 1, 1090 Wien  
www.ffg.at

**Kontaktpersonen:**

DI Ralph Feichtinger  
Telefon: 05/77 55-5044, Fax: 05/77 55-95040  
E-Mail: ralph.feichtinger@ffg.at

Dipl.-Ing. (FH) Thomas Uitz  
Telefon: 05/77 55-5032, Fax: 05/77 55-95040  
E-Mail: thomas.uitz@ffg.at

Dr. Andreas Geisler  
Telefon: 05/77 55-5060, Fax: 05/77 55-95040  
E-Mail: andreas.geisler@ffg.at

**Für Fragen zum Kostenplan und der  
Abrechnung:**

Mag. Martina Jilka  
Telefon: 05/77 55-6084  
E-Mail: martina.jilka@ffg.at

Cordula Strauß  
Telefon: 05/77 55-6075  
E-Mail: cordula.strauss@ffg.at

## 5.3 Abwicklungsstelle für Investitionsprojekte

Kommunalkredit Public Consulting GmbH  
Türkenstrasse 9, 1092 Wien  
www.public-consulting.at

**Kontaktperson:**

DI Wolfgang Löffler, MSc  
Telefon: 01/316 31-220  
E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

**Impressum:**

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:  
Klima- und Energiefonds  
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien

Gestaltung: ZS communication + art GmbH  
Coverfoto: Hans Ringhofer

Programmabwicklung:  
Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)  
Sensengasse 1, 1090 Wien

Herstellungsort: Wien, Juni 2012

