

Leitfaden Zero Emission Mobility plus

Jahresprogramm 2024

Ein Programm des Klima- und Energiefonds als Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)



Wien, Mai 2024

Inhalt

	Vorwort	3
1.0	Das Wichtigste in Kürze	4
2.0	Das Förderprogramm	7
2.1	Neuausrichtung des Programms	7
2.2	Strategische Programmziele	7
2.3	Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen	8
3.0	Ausschreibungsschwerpunkt 1: Zero Emission Mobility	10
3.1	Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte	10
3.2	Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte	11
3.2.1	Themenfeld 1.1: Zero Emission Vehicles	11
3.2.2	Themenfeld 1.2: Zero Emission Infrastructure	11
3.2.3	Themenfeld 1.3: Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur	12
3.2.4	Themenfeld 1.4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN	12
3.2.5	Themenfeld 1.5: Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb	13
3.3	Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte	14
3.4	F&E-Dienstleistung	15
3.4.1	Retrofitting von Elektrofahrzeugen	15
4.0	Ausschreibungsschwerpunkt 2: Nachhaltige Mobilität in der Praxis	17
4.1	Ausgeschriebene F&E-Dienstleistungen	17
4.1.1	Konzeption eines österreichweit flächendeckenden Bike-Sharing Angebots	17
4.1.2	Mehrzweckstreifen im Freiland mit reduzierter Kernfahrbahn („2-1 Straße“)	18
4.1.3	Mobilitätsausweis für Standorte	19
4.1.4	Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- bzw. Mobilitätsarmut an der Schnittstelle zum „Social Climate Fund“ der EU-Kommission	20
4.1.5	„Transparenz-Tool für Sharing-Angebote in Gemeinden“	21
5.0	Administratives	22
5.1	Ausschreibungsdokumente	22
5.2	Verpflichtendes Vorgespräch für alle Leitprojekte	23
5.3	F&E-Dienstleistung	23
5.4	Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)	23
6.0	Rechtliche Aspekte	26
6.1	Datenschutz und Vertraulichkeit	26
6.2	Rechtsgrundlage	26
6.3	Förderungs-/Finanzierungsentscheidung	26
6.4	Veröffentlichung der Förderzusage	26
6.5	Open Access – Hinweise zur Publikation	27
7.0	Kontakt	28
	Anhang 1: Checkliste für die Antragseinreichung	29
	Anhang 2: Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien	30
	Impressum	31

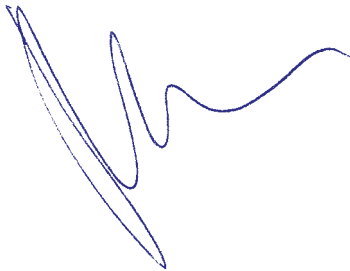
Vorwort

Österreich strebt das herausfordernde Ziel der Klimaneutralität bis 2040 an. Die Umstellung des Mobilitätssektors auf erneuerbare Energiesysteme ist dabei ein besonders wichtiger Baustein. Für die Erreichung der Klimaziele, aber auch für die Ausgestaltung eines zukunftsfitten Mobilitätssystems ist eine umfassende Mobilitätswende unabdingbar.

Besonders wichtig sind umfassende Betrachtungen, die der gesamten Komplexität der Herausforderungen Rechnung tragen. Hier setzen wir mit unserer neuen Ausschreibung „Zero Emission Mobility plus“ an. Um eine solche ganzheitliche Perspektive in der Förderlandschaft stärker zu verankern, haben wir die bisher getrennten Ausschreibungen „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ und „Zero Emission Mobility“ heuer erstmals zu einer gemeinsamen, breiteren Ausschreibung zusammengeführt.

Das übergeordnete Ziel des Förderprogramms ist, die Mobilitätswende zu beschleunigen und Emissionen zu reduzieren. Schwerpunkte sind u. a. der Roll-out von emissionsfreien Antriebssystemen, auch in Spezialfahrzeugen, die Förderung aktiver Mobilitätsformen und der konsequente Ausbau von Sharing- und Mitfahrangeboten. Hierfür setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit österreichischen Unternehmen und Forschungsorganisationen, und stärken so zusätzlich den Wirtschaftsstandort Österreich und die heimische Wertschöpfung.

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



Bernd Vogl
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Allgemeines zur Ausschreibung

Die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren, während gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen erfüllt werden können, stellt eine komplexe Herausforderung dar, die ganzheitliche und integrierte Lösungsansätze benötigt. Um dieser Ganzheitlichkeit Rechnung zu tragen, werden in der vorliegenden Ausschreibung die bisher separaten Ausschreibungen „Zero Emission Mobility“ und „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ erstmals zu einer gemeinsamen Ausschreibung zusammengeführt. Dadurch wird die systemische Perspektive, die bisher schon ein wesentlicher Aspekt in beiden Programmen war, noch weiter gestärkt.

Ausschreibungsschwerpunkte

Themenschwerpunkt 1 fokussiert auf Zero Emission Technologien als Chance, um die mit Verkehr assoziierten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und zu einem zukunftsfähigen und interoperablen Mobilitätssystem beizutragen. Der Klima- und Energiefonds fördert technologie- und umsetzungsorientierte Projekte im Themenbereich Elektromobilität zur Integration von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem. Im Hinblick auf die Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität (Abbildung 1, Seite 5) wird demnach der Fokus auf „Verbesserung“ und Effizienzsteigerungen gelegt.

Projekte, die rein der Forschungskategorie Industrielle Forschung zuzuordnen sind, können keine Förderung gemäß der Richtlinie Umweltförderung im Inland erhalten.

Im **Themenschwerpunkt 2** werden Aspekte näher betrachtet, die die Bereiche Verkehr „verlagern“ und „vermeiden“ unterstützen. Im Fokus stehen unter anderem „aktive Mobilität“, Mobilitätsarmut bzw. die Sicherstellung inklusiver Angebote, sowie Maßnahmen, um das Potenzial von Sharing systematisch zu stärken.

Budget und Instrumente

Im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung steht ein **Fördervolumen von EUR 9 Mio.** für beide Themenschwerpunkte zur Verfügung.

Mit diesen Mitteln werden Leitprojekte und kooperative F&E-Projekte gefördert. Die Projekte werden eine 100%ige Elektrifizierung von Fahrzeugen vorantreiben sowie die Entwicklung und Erprobung von intelligenter E-Mobilitäts- bzw. Wasserstoffinfrastruktur und deren Einbettung in öffentlich zugängliche Mobilitätssysteme ermöglichen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Rahmen dieses Programmes ausschließlich in den Themenfeldern 1.1. und 1.5. förderfähig, wie dort spezifiziert.**

Darüber hinaus werden F&E-Dienstleistungen zu spezifischen Themen ausgeschrieben, die definierte Fragestellungen beleuchten.

Die Einreichung von Projektanträgen ist ausschließlich via [eCall](#) bei der Forschungsförderungsgesellschaft FFG möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist am **02.10.2024, 12:00 Uhr** zu erfolgen.

Zero Emission Mobility plus ist eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich sowie zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040.

BITTE BEACHTEN SIE:

Sind die Formalvoraussetzungen für eine Projekt-Einreichung entsprechend den Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderinstrumentes und der Ausschreibung nicht erfüllt und handelt es sich um nicht behebbare Mängel, wird das Ansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Ansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt. Das eCall-System der FFG bietet diesbezüglich Unterstützung, die Letztverantwortung für die Einhaltung der Formalvoraussetzungen liegt allerdings bei den Antragstellenden. Eine Checkliste hinsichtlich der Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderinstrumentes und der Ausschreibung finden Sie in Anhang 1.

Eine Förderung darf nur gewährt werden, wenn sie einen Anreizeffekt aufweist. Jedes Konsortiumsmitglied muss aufgrund der FFG-Challenge-Richtlinie daher im eCall eine Erklärung abgeben, ob die Förderung zu einer Änderung seines Verhaltens führt.

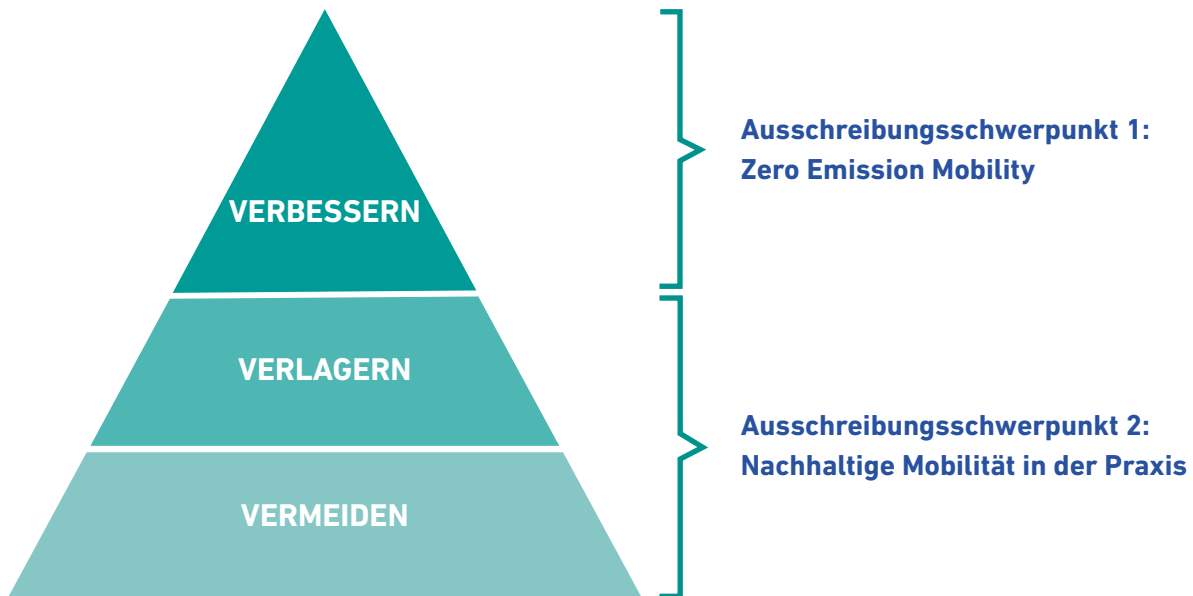


Abbildung 1: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität (siehe Mobilitätsmasterplan 2030)

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht – Schwerpunkte und Instrumente

Themenfelder und Finanzierungsinstrument	Leitprojekt Großvolumiges Forschungs- und Demonstrationsprojekt	Kooperatives F&E- Projekt Kooperatives Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	F&E-Dienstleistung Vorgegebener F&E-Inhalt
Themenfeld 1.1: Zero Emission Vehicles	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 1.2: Zero Emission Infrastructure	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 1.3: Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur	Anwendbar	Nur in der Forschungskategorie der Experimentellen Entwicklung anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 1.4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 1.5: Demonstration von emissions- freien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 1.6: Retrofitting von Elektrofahrzeugen	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar	Anwendbar
Themenfeld 2: Nachhaltige Mobilität in der Praxis	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar	Anwendbar

Tabelle 2: Informationen zu den Instrumenten

Information	Leitprojekt Großvolumiges Forschungs- und Demonstrationsprojekt	Kooperatives F&E-Projekt Kooperatives Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	F&E-Dienstleistung Vorgegebener F&E-Inhalt
Forschungskategorie	Industrielle Forschung und/oder Experimentelle Entwicklung Beide Forschungskategorien sind in ein- und demselben Projekt möglich, wobei der Anteil der Industriellen Forschung 30% der Projektgesamtkosten nicht überschreiten darf. Werden beide Forschungskategorien angewandt, so ist jedem Arbeitspaket (AP) die jeweils auf dieses AP zutreffende Forschungskategorie zuzuordnen.	Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung	Nicht relevant
Beantragte Mindestförderung in Euro für den F&E-Teil des Projekts	2 Mio. Euro	Keine	Keine
Maximale Förderung bzw. Finanzierung in Euro für den F&E-Teil des Projekts	Keine	1 Mio. Euro	siehe Ausschreibungsschwerpunkt
Förderquote	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	Keine Förderquote 100 % Finanzierung
Projektlaufzeit	2 bis 4 Jahre	1 bis 3 Jahre	siehe Ausschreibungsschwerpunkt
Kooperationserfordernis	Ja	Ja	Nein

Tabelle 3: Budget, Fristen, Kontakte und weitere Informationen

Weitere Information	Nähere Angaben
Verfügbares Ausschreibungsbudget	9 Mio. Euro
Verpflichtendes Vorgespräch	Ein Vorgespräch bis 06.09.2024 ist für Leitprojekte verpflichtend, für kooperative F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe Kapitel 4.2).
Einreichfrist	02.10.2024, 12:00 Uhr
Antragssprache	kooperative Projekte sowie Leitprojekte: Englisch F&E-Dienstleistungen: Deutsch
Ansprechpersonen	Dr. Andreas Fertin Telefon: +43 5 7755-5031 E-Mail: andreas.fertin@ffg.at Dr. Johannes Fritzer Telefon: +43 5 7755-5032 E-Mail: johannes.fritzer@ffg.at
Information im Web	FFG Website zu Zero Emission Mobility

2.0 Das Förderprogramm

2.1 Neuausrichtung des Programms

Die globale Klimakrise erfordert rasche Antworten und zeitnahe Reduktionen von Treibhausgas-Emissionen. In Österreich sind diese insbesondere aus dem Verkehr seit 1990 gestiegen. Mit dem „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den neuen Klimaschutz einen Rahmen für den Verkehrssektor präsentiert und damit dargestellt, wie die Mobilitätswende nach dem Prinzip „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ gelingen kann.¹

Es erfordert also ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen, die an verschiedenen Stellschrauben ansetzen.

Um dies auch in der Förderlandschaft strukturell zu verankern, werden die bisher separaten Förderprogramme 2024 erstmals zu einer gemeinsamen Ausschreibung zusammengeführt, um einen möglichst ganzheitlichen Ansatz zu forcieren.

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

Für die in Themenschwerpunkt 2 ausgeschriebene Projekte ist es das Ziel, einen relevanten Beitrag zu leisten, um Hürden und Barrieren auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden.

2.2 Strategische Programmziele

Ziel ist es, einen Beitrag zu den im Regierungsprogramm 2020–2024 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 Energieträgern 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

¹ www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html

leistbaren, umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätssystemen entwickelt werden. Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit zeitnahen Umsetzungs- sowie Wertschöpfungsperspektiven für Österreich.

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

Diese Ausschreibung erfolgt unter besonderer Berücksichtigung von Gender- und Diversitätsaspekten. Insbesondere wird beim Projektauswahlverfahren darauf geachtet, ob die einreichenden Projekte die Mobilitätsbedürfnisse und -verhaltensmuster von Frauen², Menschen mit Migrationsbiografie und Menschen mit Behinderungen analysieren und berücksichtigen³. 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 und erfolgreiche Transformation der Mobilität zu gewährleisten.

2 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.

3 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)

2.3 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen

Abgrenzung zu themenrelevanten Programmen

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

Die Ausschreibung [„Mobilitätswende 2024/1 - Mobilitätstechnologie“](#) des BMK widmet sich der Entwicklung von Komponenten für alternative Antriebssysteme, Leichtbaukomponenten und -fahrzeuge sowie Fahrzeugelektronik. Der Fokus liegt aber nicht auf E-Mobilitätsinfrastruktur oder Demonstrationsprojekten.

Bezug zu anderen Ausschreibungen:

- Das Bundesministerium für Klimaschutz und der Klima- und Energiefonds haben gemeinsam mit der Mission „Klimaneutrale Stadt“ einen Schwerpunkt gesetzt, der es österreichischen Städten rascher ermöglicht, deren Klima- und Energieziele umzusetzen. Umfassende Forschungsaktivitäten und Begleitmaßnahmen fungieren als „Enabler“, um den Weg in Richtung Klimaneutralität sichtbar zu machen, konkret zu entwickeln und zu demonstrieren.
- Die E-Mobilitätsoffensive des BMK gemeinsam mit den Automobilimporteuren und den Zweiradimporteuren fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich. Infrastruktur und Fahrzeuge, welche nicht Forschungs- bzw. Entwicklungsteil sind, sollen primär über die Programme der E-Mobilitätsoffensive gefördert werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Eine Ausnahme bilden Demonstrationsanlagen (entsprechend der Umweltförderung Inland – UFI idgF). Diese können im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung beantragt werden, sofern es einen direkten Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten gibt (nähere Informationen unter Kapitel 5.4).
- Die Programme EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen) und ENIN (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) fokussieren auf die Umstellung von Bus- bzw. Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe.

- Im Förderprogramm „LADIN – Ladeinfrastruktur“ wird die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Form von Schnellladestationen und deren vorgelagerter Infrastruktur für PKW und Nutzfahrzeuge in derzeit unterversorgten Gebieten entlang des niederrangigen Straßenverkehrsnetzes gefördert.
- Im Fokus der Logistikförderung 2024 – 2028 des BMK steht die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit. Förderbar sind Umsetzungsstudien, Demonstratoren und Pilotprojekte, die in enger Kooperation von (Logistik-) Unternehmen, öffentlichen Händen und weiteren Akteur:innen durchgeführt werden (nähere Informationen auf der [SCHIG Website zu Logistikförderung](#)).

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

3.0 Ausschreibungsschwerpunkt 1: Zero Emission Mobility

3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte

Der Fokus der vorliegenden Ausschreibung in Themenschwerpunkt 1 ist klar auf emissionsfreie Mobilität (ausgenommen Flug- und Schiffsverkehr) ausgerichtet. Dabei liegt der Schwerpunkt auf marktnahen, **konsortialen** Forschungsprojekten mit Demonstrationsanteil und klarer Umsetzungsperspektive. Die Ausschreibungen werden missionsorientiert und technologieneutral gestaltet und fokussieren auf die zwei Säulen: Fahrzeug und Infrastruktur. Nutzeraspekte können als zusätzliche Säule adressiert werden, jedoch nur unter prioritärer Adressierung auf die Fahrzeug- und/oder Infrastruktursäule.

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

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

Im Kern der Ausschreibung stehen systemische, technologische Lösungen für den Fahrzeug- und Infrastrukturbereich, Nutzeraspekte können adressiert werden, jedoch nur, wenn auch die Fahrzeug- und/oder Infrastrukturebene prioritär adressiert wird. Die Sektorintegration (Stromnetz) sowie die intelligente Einbindung von Lösungen in ein vernetztes Gesamtverkehrssystem sind wesentliche Aspekte der geplanten Ausschreibung.

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

Um diese Ergebnisse zu erzielen, gibt es im Rahmen dieses ersten Ausschreibungsschwerpunkts fünf Themenfelder:

1. Zero Emission Vehicles
2. Zero Emission Infrastructure
3. Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur
4. Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN
5. Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb

Um eine hohe Praxisrelevanz und zeitnahe Marktüberleitung von Forschungsergebnissen zu gewährleisten, ist eine **ausgeprägte Konsortialbeteiligung** von Industriepartnern anzustreben. Erwünscht ist darüber hinaus die Einbeziehung von Klein- und Mittelunternehmen (KMU) oder Start-ups sowie, soweit sinnvoll, die Einbindung ausländischer Partner bzw. eine Vernetzung mit wichtigen bestehenden Initiativen und Projekten (siehe dazu auch 2.3).

3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte

Projektanträge müssen mindestens eines der nachfolgend genannten Themenfelder adressieren. **Die Kombination mehrerer Themenfelder ist möglich. Bei kooperativen F&E-Projekten wird die Fokussierung auf ein Themengebiet empfohlen.** Die in den nachfolgenden Beschreibungen genannten Voraussetzungen müssen erfüllt werden.

3.2.1 Themenfeld 1.1: Zero Emission Vehicles

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

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

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

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

Im Themenschwerpunkt 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 Themenfeld 2 – Zero Emission Infrastructure). Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs bei Leitprojekten sowie kooperativen F&E-Projekten der

Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung, um eine erfolgreiche Markteinführung vorzubereiten und die Einsatzfähigkeit im Gesamtsystem aus Fahrzeugen inkl. Infrastruktur zu demonstrieren.

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

Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne eines Ersatzes von herkömmlichen dieselbetriebenen Antriebsmaschinen in Richtung H₂ und ausschließlich bei selbstfahrenden, nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten sowie Sonderfahrzeugen förderwürdig (nicht förderwürdige HICEV sind Fahrzeuge auf Basis der Fahrzeugklassen M1, M2, M3 sowie N1, N2 und N3).**

3.2.2 Themenfeld 1.2: Zero Emission Infrastructure

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

In diesem Themenfeld 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 Leitprojekten sowie Kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung).

Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der **Sektorintegration**, also dem intelligenten Kombinieren von

mobilitätsbezogenen Fragestellungen mit anderen Sektoren wie der Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung. Diese Kopplung ist zwingend erforderlich, um die volkswirtschaftlich zukünftig effizientesten Lösungen zu entwickeln. Neben der Entwicklung und Erprobung von technischen Lösungen wird **das 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.⁴

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 in diesem Themenfeld nicht förderbar.

3.2.3 Themenfeld 1.3: Integrierte systemische Lösungen für Fahrzeug und Infrastruktur

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

Technische Innovationen mit langfristiger Perspektive sollen zu überzeugenden Systemen zusammengeführt und in Richtung Marktnähe gebracht werden. Dabei soll auf anwendungs- und nutzerorientierte 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 Integrationsumfanges von Innovationen oder ihres Wettbewerbsvorsprunges besonders sichtbar werden.

In diesem Kontext sollen nicht vornehmlich Einzelaspekte bearbeitet werden, 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 Themenfeld wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Fahrzeugtechnologien und/oder Infrastruktursysteme (siehe Themenfelder 1 und 2) mit anwendungs- und nutzerorientierten 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 Leitprojekte sowie 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 nicht förderbar.**

3.2.4 Themenfeld 1.4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN

Die Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Güterverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität 2040. Vor diesem Hintergrund werden auch im Jahr 2024 zwei Förderprogramme angeboten:

- [EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur](#)
- [ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur](#)

Mit diesen Programmen soll der Markthochlauf von emissionsfreien Bussen und Nutzfahrzeugen initiiert bzw. beschleunigt werden. Aufgrund der Neuartigkeit derartiger Fahrzeuge sind in vielen Bereichen noch Forschungsfragen offen bzw. fehlen Praxiserfahrungen für die Planung und den alltäglichen Einsatz. In Themenfeld 4 können daher ergänzend zur oben genannten Investitionsförderung Forschungsprojekte eingereicht werden, die sich beispielsweise mit folgenden Aspekten beschäftigen:

⁴ Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss den Erfordernissen des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe entsprechen

- optimale Auslegung und Nutzung von (ggf. gemeinschaftlicher) Infrastruktur
- optimale Einbindung neuer Fahrzeuge in bestehende Logistikkonzepte/Betriebsabläufe/Fahrbetriebe
- erforderliche Adaptierungen und Weiterentwicklungen von Fahrzeugteilen
- Skalierungsstrategien zur Umstellung der gesamten Fahrzeugbestände auf Nullemissionsfahrzeuge

Projekte müssen eine technische Innovationskomponente enthalten, können aber darüber hinaus auch soziale und/oder organisatorische Innovationen entwickeln und erproben (z.B. Geschäfts- und Betreibermodelle).

Abgrenzung der Förderprogramme und Kosten:

Die Forschungstätigkeiten sind im Rahmen des Programmes Zero Emission Mobility (ZEM) förderbar und im Antrag umfassend zu beschreiben. Die Investitionskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur sind im Rahmen von EBIN bzw. ENIN einzureichen. Hierauf ist in der inhaltlichen Beschreibung des ZEM-Projektes explizit hinzuweisen. Die Kombination von ZEM-Projekten und EBIN/ENIN ist möglich. Die Bewertung der Anträge erfolgt dabei unabhängig voneinander.

Sofern Fahrzeuge und Infrastruktur für die Durchführung des Forschungsprojektes von wesentlicher Bedeutung sind, ist vor Projektstart eine Förderzusage aus dem Programm EBIN bzw. ENIN nachzuweisen. Eine etwaige zusätzliche KPC-Förderung wird gemeinsam mit dem ZEM-Projekt beantragt und beurteilt.

Die mehrmalige Anerkennung von bereits geförderten Kosten oder Kostenteilen ist nicht zulässig. Wenn Sie für dieses Projekt oder Teile davon um öffentliche Förderung bei der FFG oder bei anderen Stellen angesucht haben, sind die entsprechenden Informationen im eCall einzugeben. Im Rahmen eines Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist in diesem Themenfeld nicht förderbar.

3.2.5 Themenfeld 1.5: Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb

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

Wesentlich ist, dass ein zeitnahes Marktpotential mit möglichst großem Wachstumspotential und ein tragfähiges Geschäftsmodell nach der Förderperiode dargestellt werden kann. Dies ist im Antrag entsprechend darzulegen. Die (großflächige) Ausrollung von Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ohne eine darstellbare zeitnahe Nutzungsperspektive ist nicht Teil dieser Ausschreibung. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. **Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Sinne eines Ersatzes von mit herkömmlichen dieselbetriebenen Antriebsmaschinen in Richtung H₂ und ausschließlich bei selbstfahrenden, nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten sowie Sonderfahrzeugen förderwürdig (nicht förderwürdige HICEV sind Fahrzeuge auf Basis der Fahrzeugklassen M1, M2, M3 sowie N1, N2 und N3).**

3.3 Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte

Im Antrag ist konkret anzuführen, welche mess- bzw. quantifizierbaren Ziele am Projektende erreicht werden sollen.

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

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

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

Neben diesen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ist in den eingereichten kooperativen F&E-Projekten in der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung sowie Leitprojekten der Themenfelder 1.1 bis 1.3 auch ein **Demonstrationsteil** verpflichtend vorzusehen.

In diesem Demonstrationsteil sind die Projektentwicklungen (Prototypen, Systeme etc.) in einer zumindest **sechs Monate** dauernden Demonstrationsphase im Realbetrieb zu testen. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen.

Dabei ist ein Monitoring einzurichten, um festzustellen, ob der/die Prototyp/en die angestrebten Zielwerte erreicht/erreichen und in welchen Bereichen weiteres Verbesserungspotenzial liegt. Zudem sollen die Möglichkeiten der Überleitung in den Regelbetrieb dargestellt werden.

Sofern es die betrieblichen Abläufe zulassen, sollte im Rahmen des Demonstrationsbetriebes sichergestellt werden, dass die installierte Betankungs- und Ladeinfrastruktur auch von anderen Verkehrsteilnehmern 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).

3.4 F&E-Dienstleistung

3.4.1 Retrofitting von Elektrofahrzeugen

Ausgangslage:

Elektrofahrzeuge weisen bei der Herstellung einen höheren Ausstoß an Treibhausgasemissionen (THG) auf im Vergleich zu konventionellen Verbrennungsfahrzeugen. In Anbetracht dessen ist es von essenzieller Bedeutung, die für die Produktion der Fahrzeuge eingesetzten Ressourcen über einen möglichst langen Zeitraum hinweg effizient zu nutzen. Eine vorausschauende Strategie besteht darin, Reparaturen bzw. Upgrades auf den aktuellen technischen Stand durchzuführen, um die Lebensdauer der Fahrzeuge zu verlängern und ihren ökologischen Fußabdruck zu minimieren.

Erwartete Wirkung:

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

Durchführung einer Markt- und Wirtschaftlichkeitsanalyse

- Wie stellt sich die aktuelle und prognostizierte zukünftige Verfügbarkeit von elektrofahrzeugspezifischen Ersatzteilen (Batterien, Leistungselektronik, E-Motoren ...) dar?
 - Welches spezifische Fachwissen (Ausbildungen, Schulungen, Zertifizierungen, ...) wird bei den Fachbetrieben für den Austausch dieser Komponenten benötigt? Wie stellt sich die Verfügbarkeit solcher Schulungs- bzw. Weiterbildungsangebote in Österreich dar?
 - Wie stellt sich die aktuelle und prognostizierte zukünftige Verfügbarkeit von Komponenten zur Reparatur von elektrofahrzeugspezifischen Teilen (Batterien, Leistungselektronik, E-Motoren ...) dar?
 - Welches spezifische Fachwissen (Ausbildungen, Schulungen, Zertifizierungen, ...) wird bei den Fachbetrieben für die Reparatur dieser Komponenten benötigt? Wie stellt sich die Verfügbarkeit solcher Schulungs- bzw. Weiterbildungsangebote in Österreich dar?
 - Es soll eine Analyse der österreichischen E-Fahrzeugflotte anhand folgender Kategorien erfolgen:
 - Fahrzeughersteller & Modelle
 - Akkutechnologien und Reichweiten
 - Ladetechnologie und Ladeleistungen
 - Garantien und Gewährleistungen
 - Gebrauchtwagenpreise
- Es soll eine Analyse der Haltbarkeit von Traktionsbatterien auf Basis von Studien erstellt werden. Parallel dazu sollen die Aussagen durch Hochrechnung auf der Basis der Messungen des SOH von Batterien von Gebrauchtfahrzeugen verifiziert werden.
 - Es soll das Gesamtpotential für den Austausch bzw. die Reparatur von Traktionsbatterien entsprechend der Ergebnisse der Analyse abgeschätzt werden.
 - Es soll das Gesamtpotential für den Austausch bzw. dem Upgrade der Ladetechnologie entsprechend der Ergebnisse der Analyse abgeschätzt werden.
 - Es soll das Gesamtpotential für den Austausch bzw. dem Upgrade von Fahrzeugkomponenten zur Erhöhung der Energieeffizienz (z.B. durch Upgrade des Heizsystems auf eine Wärmepumpe, ...) entsprechend der Ergebnisse der Analyse abgeschätzt werden.
 - Es soll eine Analyse der Wirtschaftlichkeit des Tausches der oben genannten Komponenten (Traktionsbatterie, Ladetechnologie, Komponenten zur Erhöhung der Energieeffizienz) bei Fahrzeugen außerhalb der Garantie- und Gewährleistungszeiträumen erstellt werden.
 - Was sind die wesentlichen Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1542 über Batterien und Altbatterien im Kontext des Retrofittings von Elektrofahrzeugen?
 - Es soll ebenfalls untersucht werden inwiefern automatisierte Batterietauschsysteme derzeit bereits eine Rolle spielen? Wie können diese im Studienkontext eingeordnet werden?
 - Welche Herausforderungen bestehen hinsichtlich der Typengenehmigung nachgerüsteter Fahrzeuge und wie können diese gelöst werden? Welche Gewährleistungspflichten bzw. Garantie sind hierfür relevant?
 - Welche Anforderung gibt es hinsichtlich der Weiter- bzw. Umschulung von Mitarbeiter:Innen in den Fachbetrieben? Werden neue Schulungsangebote hierfür benötigt bzw. in welche Richtung sollten bestehende Schulungsangebote ergänzt werden? Welche Anforderung gibt es hinsichtlich der Ausstattung der Fachbetriebe bzgl. Arbeitsplatzsicherheit und Brandschutz?
 - Welche Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotentiale bestehen in Österreich durch Retrofitting von Fahrzeugen?

Analyse von Best Practice Beispielen (international)

- Welche internationalen Best Practice Beispiele (Thema Retrofitting von Elektrofahrzeugen) gibt es und was sind die wesentlichen Erkenntnisse für Österreich?
- Welche Problem- bzw. Handlungsfelder bestehen im Rahmen des Retrofittings von Elektrofahrzeugen und wie wurde damit in den Best Practice Beispielen umgegangen?

Rolle der öffentlichen Hand

- Stehen international bereits Fördermöglichkeiten für das Retrofitting von Elektrofahrzeugen zur Verfügung?
- Welche Kriterien sollten für künftige Fördermöglichkeiten in Betracht gezogen werden?
- Was sind die wesentlichen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Organs (Europa, Bundesministerien und Gebietskörperschaften und weitere nationale Stakeholder), die auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse notwendig erscheinen, um das Retrofitting von Elektrofahrzeugen zu forcieren? Wie ist das Zusammenspiel von Retrofitting und Recycling?

Fokus der Arbeit:

Im Fokus der Studie steht die Erhebung des Status Quo und des zukünftigen Potentials von Retrofitting von Elektrofahrzeugen (insbesondere der Klassen M1 und N1). Auf einen engen Austausch mit den relevanten Stakeholdern (u. a. Fachwerkstätten), Interessensvertretungen und der OLE – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität wird dabei Wert gelegt. Die Studienergebnisse der Studie ConVERt sollen ebenfalls berücksichtigt werden, um Überschneidungen zu vermeiden.

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

Im Rahmen der Studie sollen zumindest drei Beirats-sitzungen abgehalten werden, welche auf Basis der Koordination mit BMK und OLE stattfinden sollen.

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max 8 Monate

Berichtssprache:

Deutsch, Zusammenfassung in Deutsch und Englisch

Projektkosten:

Max. 60.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.0 Ausschreibungsschwerpunkt 2: Nachhaltige Mobilität in der Praxis

Ausgeschrieben sind Projekte, die bestehende Barrieren bei der Etablierung nachhaltiger Mobilitätsformen abbauen. Adressiert werden Projekte, die zum Ziel Verkehr „vermeiden“ und „verlagern“ beitragen.

Insbesondere werden im Ausschreibungsschwerpunkt 2 die folgenden Themen behandelt, die in den nachfolgenden Seiten näher erläutert werden: Konzeption eines österreichweit flächendeckenden Bike-Sharing Angebots, Mehrzweckstreifen im Freiland mit reduzierter Kernfahrbahn („2-1 Straße“), Mobilitätsausweis für Standorte, Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- bzw. Mobilitätsarmut (an der Schnittstelle zum „Social Climate Fund“ der EU-Kommission), „Transparenz-Tool für Sharing-Angebote in Gemeinden“.

4.1 Ausgeschriebene F&E-Dienstleistungen

4.1.1 Konzeption eines österreichweit flächendeckenden Bike-Sharing Angebots

Ausgangslage & Herausforderung:

Die Verlagerung von Wegen vom Kfz auf den Umweltverbund ist eine Maßnahme im Mobilitätsmasterplan 2030 mit dem Ziel die Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen.

Ein Teilaspekt ist dabei die Bewältigung der letzten Meile vor allem in Gebieten mit niedrigen ÖV-Güteklassen. Hier kann insbesondere die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Bike-Sharing ein gutes Angebot bieten.

Derzeit gibt es in Österreich Bike-Sharing Angebote nur in einigen Bundesländern und Städten, die von unterschiedlichen Betreibern angeboten werden. Damit die volle Wirkung für die intermodalen Wege entfaltet werden kann, ist es sinnvoll flächendeckend an ÖV-Haltestellen Bike-Sharing anzubieten, das über eine (oder mehrere) Plattformen gebucht werden kann (vgl. Sharing Strategie 2023, Maßnahme 6).

Einige Herausforderungen bestehen darin, dass die Zuständigkeit für die Finanzierung und den Betrieb von Bike-Sharing Systemen bei verschiedenen Verantwortlichen liegt wobei derzeit unterschiedliche Tarife und Nutzungsbedingungen und Buchungsplattformen bestehen. Bei der Vielzahl der Einzelinitiativen fehlt ein ganzheitliches Bild, wie ein flächendeckendes Bike-Sharing Netz in Österreich aussehen kann und welche Kriterien dieses zu erfüllen hat, um die gesetzten Verlagerungsziele zu erreichen.

Ziel:

Das übergeordnete Ziel ist die Konzeption eines österreichweit flächendeckenden Bike-Sharing Angebots ausgehend von den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, um die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu steigern und ein attraktives Angebot für die erste und letzte Meile, wobei bereits bestehende Angebote mit einbezogen werden.

Erwartete Ergebnisse:

Das Ergebnis des Projektes soll ein flächendeckendes Bike-Sharing Netz für Österreich in unterschiedlichen Ausbaustufen, eine Abschätzung der zu erzielenden Nutzungspotenziale sowie eine detaillierte Umsetzungsstrategie sein.

Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen:

Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030
Sharing Strategie 2023

Fokus der Arbeit:

- Übersicht vorhandener und in Planung befindlicher Bike-Sharing Systeme (inkl. Tarifen/Software/Hardware, etc.)
- Einsatzkriterien für Bike-Sharing erstellen (wo ist es sinnvoll?)
- Entwicklung der Grundsätze und eines Kriteriensets für ein österreichweites Bike-Sharing Netz: Haltestellentypen, Einzugsradien, bestehende Angebote, Quell-Zielbeziehungen etc.
- Abschätzung des österreichweit zusätzlich erforderlichen Bike-Sharing Angebots
- Quantifizierung der Sharing-Stationen und deren Ausstattung in Ausbaustufen: Sharing-Stations-Typo-

logie, inkl. Mindeststandards, Abschätzung der Fuhrparkzusammensetzung (Antriebe, Fahrzeugtypen) nach Standorten.

- Räumliche Abbildung des österreichweiten Bike-Sharing-Netzes in Ausbaustufen unter Berücksichtigung der Fahrrad-Verfügbarkeit an der Haltestelle und dem ergänzenden Netz
- Wirkungsabschätzung, Nutzungspotentiale und mögliche Rebound-Effekte
- Abschätzung Gesamtkosten österreichweit sowie Abschätzung Kostendeckungsgrad (bzw. im Umkehrschluss Zuschussbedarf durch öffentliche Hand)
- Vorschläge für den Umgang mit und die Integration von vorhandenen und neuen Angeboten, Vorschlag für einheitliche Nutzungsbedingungen, Empfehlungen zu möglichen Tarif-/Bepreisungsmodellen

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max 18 Monate

Projektkosten:

Max. 100.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.1.2 Mehrzweckstreifen im Freiland mit reduzierter Kernfahrbahn („2-1 Straße“)

Ausgangslage & Herausforderung:

Österreich verfügt über rund 107.000 km Straßen außerhalb des Ortsgebiets, wo Radfahren grundsätzlich erlaubt ist. Von den rund 7.500 km Hauptstraßen im Freilandbereich (functional road class 1-3) – welche überwiegend den Landesstraßen B und L entsprechen – verfügen nur rund 1.900 km über straßenbegleitende oder parallele sichere Radinfrastruktur. Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 für den Radverkehr sehen den Einsatz von Mehrzweckstreifen mit einer Kernfahrbahn von weniger als 4,5 Meter („2-1 Straße“) nur bis zu einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h vor. Damit ist der Einsatz der „2-1 Straße“ (Mehrzweckstreifen im Freiland mit verringerter Kernfahrbahn) im Freilandbereich derzeit nach den Richtlinien in Österreich nicht möglich. Ausgehend von den Erfahrungen des Pilotprojekts „Schutzstreifen außerorts“ in Deutschland und den ersten Anwendungsfällen (siehe Baden-Württemberg) sowie weiterer internationaler Erfahrungswerte sollen auf mindestens drei temporären Testabschnitten in Österreich (West, Ost, Süd) die Anwendbarkeit und mögliche

Einsatzgrenzen der „2-1 Straße“ sowie entsprechende Empfehlungen (bspw. Bodenmarkierung, Geschwindigkeitsbeschränkung, etc.) ermittelt werden. Die Auswahl der Testabschnitte (Länge, Fahrzeugfrequenzen) soll soweit repräsentative und valide Ergebnisse liefern, damit eine Übertragbarkeit gewährleistet ist. Eine Akzeptanz- und Konfliktdanalyse bei den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden wie bspw. Pkw-Lenker:innen, Radfahrende, Lenker:innen von (landwirtschaftlichen) Nutzfahrzeugen soll begleitend bei den Testabschnitten als auch repräsentativ österreichweit umgesetzt werden. Mögliche Wirkungen (Baukosteneinsparungen, vermiedene Versiegelung, Veränderung der Unfallzahlen, Veränderung der Reisezeiten, Gesundheitsnutzen, etc.) sind auf Basis der Anwendungsgrenzen bei einer österreichweiten Umsetzung zu berechnen. Besonders in Hinblick auf den notwendigen Ausbau des Radverkehrsnetzes auch im Freilandbereich zur Erreichung der Europäischen Klima- und Energieziele im Verkehr werden den „2-1 Straßen“ im Gegensatz zu baulichen getrennten Radwegen Umsetzungsvorteile (Kosten, Umsetzungszeit) zugetraut.

Ziel:

Mit den temporären Pilotanwendungen von „2-1 Straßen“ auf mindestens drei Freilandstraßenabschnitten in Österreich sollen die internationalen Erfahrungen und die Umsetzung mit entsprechenden Anwendungsgrenzen für Österreich ermittelt werden. Weiters sind durch die Akzeptanz- und Wirkungsanalysen die Umsetzungspotentiale sowie Vor- und Nachteile für Österreich darzustellen.

Erwartete Ergebnisse:

Pilotanwendung von Mehrzweckstreifen im Freiland mit einer Kernfahrbahn von weniger als 4,5 Meter an drei Testabschnitten in Österreich (West, Ost, Süd). Auf Basis der internationalen Erfahrungen und den Pilotergebnissen sind entsprechende Empfehlungen zur Nicht-Anwendung / Anwendung für die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen zu formulieren. Mögliche Wirkungen sind auf Basis der Anwendungsgrenzen bei einer österreichweiten Umsetzung zu berechnen.

Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen:

Masterplan Radfahren

Straßenverkehrsordnung, Bodenmarkierungsverordnung

RVS 03.02.13, RVS 03.04.12

Fokus der Arbeit:

- Temporäre Pilotanwendung auf drei Abschnitten in Österreich.
- Ermittlung der Anwendungsgrenzen und möglicher Einsatzbereiche in Österreich in Form von Empfehlungen an die Richtlinien.
- Durchführung einer Akzeptanz- und Konfliktanalyse unter den Verkehrsteilnehmenden.
- Berechnung der Wirkungen bei einer österreichweiten Anwendung.

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max 18 Monate

Projektkosten:

Max. 100.000 Euro zzgl. Allfälliger USt.

4.1.3 Mobilitätsausweis für Standorte**Ausgangslage & Herausforderung:**

Rund drei Viertel aller Wege beginnen oder enden am Wohnstandort. Demnach hat die Wahl des Wohnstandorts sehr große und jahrelange Auswirkungen auf die Mobilitätskosten und den Ressourcenverbrauch durch den Verkehr. Die Auswirkungen der Raumordnung auf die Verkehrsmittelwahl ist ausreichend erforscht und für Planungsverantwortliche sind bereits Tools vorhanden (siehe Mobilitätsausweis für Siedlungen). Die Auswirkungen der Immobilienwahl auf die zu erwartenden Heizenergiekosten ist mit dem gesetzlich verpflichtenden Energieausweis (EU Gebäuderichtlinie) auch gut ersichtlich. Die Abschätzung des zu erwartenden Energieaufwands/Ressourcenaufwands bzw. Kosten für den Haushalt durch Standortwahl mit Pkw-Abhängigkeit ist noch nicht standardisiert für Wohnimmobiliensuchende verfügbar. Die Herausforderung besteht einerseits in der Verwendung aussagekräftiger Kennwerte (Kosten vs. Energieverbrauch) bei Nutzung bestehender vorhandener Daten. Auch stellt die Berücksichtigung verschiedener Verkehrsmittel und Haushaltstypen bei der Bereitstellung als Entscheidungshilfe sowie die Abwägung der Vor- und Nachteile eines dynamischen gegenüber eines statischen Mobilitätsausweises eine Herausforderung für das Forschungsprojekt dar.

Ziel:

Entwicklung und Anwendung der Methodik für einen Mobilitätsausweis für Wohnstandorte nach dem Farb- und Buchstabenschema (Klasse A++ bis Klasse G) der Energieeffizienz beim Energieausweis für Gebäude mit der Erweiterungsoption auf Betriebsstandorte. Pilotanwendung der Methodik für Wohnstandorte mit einem österreichweiten Immobilienportal.

Erwartete Ergebnisse:

Veröffentlichbare Methodenbeschreibung (OGD) zur Ermittlung der Kennwerte im Mobilitätsausweis für Wohnstandorte mit den dahinterliegenden Annahmen (bspw. unterschiedliche Verkehrsmittelwahlprofile) sowie flächendeckende Pilotanwendung mit einem österreichweiten Immobilienportal. Empfehlungen für die Methodenerweiterung auf Betriebsstandorte.

Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen:

Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030
ÖREK Partnerschaft Plattform „Raumordnung & Verkehr“

Fokus der Arbeit:

- Analyse möglicher Kennwerte für den Mobilitätsausweis und deren Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung der bestehenden Literatur bzw. vorhandener Tools (ÖV Güteklassen, Bike&Ride Erreichbarkeit, Erreichbarkeitsmodell Österreich, etc.).
- Pilotanwendung bei einem österreichweiten Immobilienportal mit optionaler Testung zwischen dynamischen und statischen Mobilitätsausweis.

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max 12 Monate

Projektkosten:

Max. 100.000 Euro zzgl. Allfälliger USt.

4.1.4 Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- bzw. Mobilitätsarmut an der Schnittstelle zum „Social Climate Fund“ der EU-Kommission

Ausgangslage & Herausforderung:

In Österreich sind gem. Projekt erREICHbar⁵ rund 6 % der Bevölkerung von Mobilitätsarmut betroffen (Zahlen zu betroffenen Unternehmen, v.a. Kleinstunternehmen und EPU existieren nicht). Um entsprechende Gegenmaßnahmen setzen zu können, bedarf es einer möglichst allgemeingültigen Definition von „Mobilitätsarmut“. Diese muss u.a. die monetäre Situation der Betroffenen umfassen, aber auch die Erreichbarkeit von Grundfunktionen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte) berücksichtigen.

Die Thematik „Mobilitätsarmut“ ist gegenwärtig noch nicht exakt definiert und enthält noch Unschärfen und Entwicklungsbedarf. Die EU Kommission definiert in der Verordnung (EU) 2023/955 „Zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060“ die Thematik der Mobilitätsarmut so: „Umstand, dass Einzelpersonen und Haushalte nicht in der Lage sind oder Schwierigkeiten dabei haben, die Kosten für privaten oder öffentlichen Verkehr zu tragen, oder dass sie keinen oder nur beschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln haben, die für ihren Zugang zu grundlegenden sozioökonomischen Dienstleistungen und Tätigkeiten erforderlich sind, unter Berücksichtigung des nationalen und des räumlichen Kontexts.“

Wobei in weiterer Folge eine Differenzierung nach Zielgruppen zu erfolgen hat:

- „benachteiligte Verkehrsnutzer:innen“ von Mobilitätsarmut betroffene Einzelpersonen oder Haushalte, die stark von den Preisauswirkungen der Aufnahme der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG betroffen sind und denen die Mittel fehlen, um emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu erwerben oder auf alternative – auch öffentliche – nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen;
- „benachteiligte Kleinstunternehmen“ Kleinstunternehmen, die stark von den Preisauswirkungen der Aufnahme der Treibhausgasemissionen von Gebäu-

den oder aus dem Straßenverkehr in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG betroffen sind und denen für den Zweck ihrer Tätigkeit die Mittel entweder für eine Renovierung des Gebäudes, das sie nutzen, oder für den Erwerb emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge oder gegebenenfalls für die Umstellung auf alternative – auch öffentliche – nachhaltige Verkehrsmittel fehlen

Ein Großteil der geplanten Maßnahmen erfordert den Einsatz finanzieller Ressourcen auf Ebene der Bundesländer bzw. Gemeinden. Dazu brauchen insbesondere die Gemeinden im ländlichen Raum Empfehlungen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen am sinnvollsten, aber auch leistbar sind bzw. welche Verbesserungen durch planungsrechtliche Vorgaben erzielt werden können.

Erwartete Ergebnisse:

Entwicklung einer nationalen Definition von „Mobilitätsarmut“ bzw. „Erreichbarkeitsarmut“ unter Berücksichtigung bestehender gesetzlicher Rahmenbedingungen in Anlehnung bereits umgesetzter einschlägiger Projekte (v.a. Projekte „erREICHBAR“⁶, „Von allem genug, von nichts zu viel“⁷ etc.). Dabei soll Anleihen an der mehrdimensionalen Definition von Energiearmut genommen werden (Link: kea.gv.at/infothek/energiearmut/)

- Vorschläge für Zumutbarkeitsgrenzen für anteilige Aufwendungen des verfügbaren Einkommens (Einzelpersonen, Privathaushalte, Kleinstunternehmen) zur Deckung der Erreichbarkeit von Grundfunktionen des täglichen Lebens (z.B. max. Anteil in Euro für Mobilität des Einkommens)
- Vorschläge zu Zumutbarkeitsgrenzen für Aufwendungen der Erreichbarkeit von Grundfunktionen des täglichen Lebens (z.B. max. zumutbare Weglängen bzw. Wegdauer zur Erreichung der Grundfunktionen des täglichen Lebens)

Ziele:

Die Ergebnisse werden dafür verwendet, eine faktenbasierte Grundlage für abgeleitete Förderprogramme zum Thema „Mobilitäts- und Erreichbarkeitsarmut“ zu definieren.

Die Methodik kann und soll nicht als reine Desk Research entwickelt werden, sondern in Abstimmung und

⁵ Link: nachhaltige-mobilitaet.at/projekte/erreichbar-soziale-und-raeumliche-abschaetzung-oesterreichs-betroffener-von-mobilitaetsarmut/

⁶ nachhaltige-mobilitaet.at/projekte/erreichbar-soziale-und-raeumliche-abschaetzung-oesterreichs-betroffener-von-mobilitaetsarmut/

⁷ oekobuero.at/files/1132/hintergrundpapier_empfehlungen_von-allem-genug_armuts-konferenz_oekobuero_2024.pdf

Diskurs mit relevanten Stakeholdern aus den Bereichen Verwaltung (v.a. BMK, BMGSPK, BMF, Statistik Austria), Zivilgesellschaft (v.a. Ökobüro, Armutskonferenz, Caritas, Volkshilfe), Wirtschaft (v.a. WKÖ) und Forschung & Entwicklung (universitäre Einrichtungen, div. facheinschlägige nationale und internationale FTI-Projekte)

Rahmenbedingungen:

Der Auftraggeber und die zuständige Fachabteilung im BMK sind regelmäßig in die Arbeiten einzubinden und Abstimmungsrunden sind zu etablieren. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Entwicklung der Methodik mit Aktivitäten auf Europäischem Level sukzessive synchronisiert wird. Darüber hinaus sollen Entwicklungen in anderen Europäischen Ländern auch in der Studie Berücksichtigung finden.

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max 12 Monate

Projektkosten:

Max. 80.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.1.5 „Transparenz-Tool für Sharing-Angebote in Gemeinden“

Ausgangslage:

In vielen Fachkreisen und bei lokalen politischen Entscheidungsträger:innen ist das Know-how, wie die Potentiale des Sharings im Personen-Mobilitätsbereich optimal genutzt werden können und Sharing-Systeme und Mitfahrplattformen implementiert werden können, nur teilweise vorhanden. Auch die notwendigen personellen Ressourcen stehen Gemeinden oder Unternehmen oft nicht zur Verfügung.

Dies betrifft auch die notwendige Transparenz von angebotenen Sharing-Dienstleistungen und der damit einhergehenden teilweise schweren Vergleichbarkeit von Angeboten. Ohne diese Transparenz und Vergleichbarkeit ist es vor allem für Gemeinden schwierig, die auf ihre Bedürfnisse bestmöglich abgestimmte Variante zu wählen.

Ziele:

Ziel dieses Auftrags ist es anhand von klar definierten Key Performance Indicators (KPI) ein „Vergleichs-Tool“ als Entscheidungshilfe zu entwickeln.

Dieses „Vergleichs-Tool“ muss sich neben KPIs aus der Literatur und bereits umgesetzten Forschungs- und Entwicklungsprojekten auch auf Ergebnisse bereits umgesetzter Praxisbeispiele stützen und gleichzeitig diese Best Practice Beispiele als Referenzen auch breitenwirksam darstellen. Regionale Unschärfen und Unterschiede sind bestmöglich zu berücksichtigen und zu vermerken.

Anhand des „Vergleichs-Tools“ soll es für Gemeinden möglich sein, möglichst rasch und niederschwellig eine erste Abschätzung treffen zu können, welches Angebot für die individuelle Lösung die Bedarfe und Möglichkeiten der Gemeinde bestmöglich trifft.

Erwartete Ergebnisse:

- Entwicklung eines web-basierten Prototyps eines „Vergleichs-Tools“ für Sharing-Angebote auf Basis objektivierbarer und vergleichbarer KPIs
- Eine Verknüpfung mit nationalen Best-Practice Beispielen und Daten aus dem Realbetrieb ist notwendigerweise herzustellen.

Ein inhaltlicher Austausch mit dem 2024 gestarteten Projekt „Leitfaden Carsharing“ wird vom AG ausdrücklich erwartet.

Rechtliche Grundlage:

Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018

Projektdauer:

Max. 12 Monate

Projektkosten:

Max. 80.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

5.0 Administratives

5.1 Ausschreibungsdokumente

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

Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag.

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

- Projektbeschreibung UFI
- Kostenplan UFI

Verwenden Sie die bereitgestellten Vorlagen und Ausschreibungsdokumente im [FFG Downloadcenter zu Zero Emission Mobility](#).

Förderungskonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderungskriterien sind in den **Instrumentenleitfäden** (die Links zu den Dokumenten finden Sie in der folgenden Tabelle) beschrieben.

Ausschreibungsdokumente

Leitprojekt	Instrumentenleitfaden Leitprojekt (PDF) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) (PDF)*
Kooperatives F&E-Projekt	Instrumentenleitfaden kooperatives F&E-Projekt (PDF) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) (PDF)*
Allgemeine Regelungen zu Kosten	Kostenleitfaden 3.1 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten) (PDF)
F&E-Dienstleistung	Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistung (PDF) Eidesstattliche Erklärung (im eCall) Bietendenerklärung (im eCall) Mustervertrag (PDF)

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

5.2 Verpflichtendes Vorgespräch für alle Leitprojekte

Die Einreichung eines Leitprojektes im Rahmen dieser Ausschreibung erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes gemeinsames Vorgespräch mit Mitarbeiter:innen des Klima- und Energiefonds, des BMK sowie der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **bis spätestens 06.09.2024**. Die Antragstellenden haben rechtzeitig mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um dieses Vorgespräch zu vereinbaren. Das Vorgespräch dient der optimalen Betreuung der Einreichenden bei der Erstellung des Projektantrages. Aus diesem Grund wird empfohlen, das Vorgespräch ebenfalls für kooperative Projekte durchzuführen. **Wird ein Leitprojektantrag ohne erfolgtem Vorgespräch in der genannten Form eingebracht, so wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.** Wird zusätzlich um eine Förderung nach 5.4 angesucht, so wird die KPC zu dem Gespräch beigezogen oder es ist ein separates Gespräch mit der KPC gem. 5.4 zu vereinbaren.

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

Ergänzende Auskünfte

Ergänzende Fragen zu den Inhalten der ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen sind spätestens 21 Tage vor Ablauf der Einreichfrist **ausschließlich** schriftlich per E-Mail an die FFG (mobiltaet@ffg.at) unter Angabe der Absenderadresse (E-Mail) 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 im Downloadcenter der Ausschreibung 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.

5.4 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 Programmes bedeckt. 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 förderungs-

fähig, die unmittelbar zur Erzielung des Umwelt-effekts notwendig sind und dazu beitragen. Kosten, die in keinem bzw. nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden.

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

Verpflichtendes Vorgespräch mit KPC

Bei Einreichung eines Projekts, bei welchem auch eine Förderung einer Demonstrationsanlage entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland beantragt wird, hat – zusätzlich zum Gespräch gem. 5.2, wenn daran nicht auch die KPC mitwirkt – jedenfalls ein verpflichtendes gemeinsames Beratungsgespräch mit Expert:innen der FFG und KPC **bis spätestens 06.09.2024** 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 im Downloadcenter der Ausschreibung.

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

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

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

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

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

Abgrenzung der beantragbaren Kosten

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

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

6.0 Rechtliche Aspekte

6.1 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 Expertinnen und Experten, welche die Projekte beurteilen. Zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen ist auch für 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 Klimafonds unterliegen, (Art. 6 Abs 1 lit c DSGVO);
- soweit keine rechtliche Verpflichtung besteht, zur Wahrnehmung berechtigter Interessen der FFG, der KPC und des Klimafonds (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 Rechtsgrundlage

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](#))
[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.

6.3 Förderungs-/Finanzierungsentscheidung

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds trifft die Förderungsentscheidung auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

6.4 Veröffentlichung der Förderzusage

Im Fall einer positiven Förderungsentscheidung behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, den 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).

6.5 Open Access – Hinweise zur Publikation

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

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

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

7.0 Kontakt

Programmleitung

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

Clemens Gattringer, MSc

Telefon: +43 1 585 03 90 57

E-Mail: clemens.gattringer@klimafonds.gv.at

www.klimafonds.gv.at

Programmabwicklung

Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Bereich „Thematische Programme“
Sensengasse 1, 1090 Wien

Dr. Andreas Fertin

Telefon: +43 57755-5031

E-Mail: andreas.fertin@ffg.at

Dr. Johannes Fritzer

Telefon: +43 57755 5032

E-Mail: johannes.fritzer@ffg.at

www.ffg.at

Weitere Fördermöglichkeiten

[EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur](#)

[ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur](#)

[LADIN – Ladeinfrastruktur](#)

[Mission Klimaneutrale Stadt](#)

[FTI-Ausschreibung Mobilität Frühjahr 2024](#)

Mehr Frauen in Naturwissenschaft und Technik mit [FEMtech Praktika für Studentinnen](#):
Gefördert werden hochwertige Praktika in Unternehmen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen mit Forschungsinhalten im Schwerpunkt Mobilitätswende. Bieten auch Sie dem weiblichen Forschungsnachwuchs einen spannenden Einstieg in die angewandte Forschung.

Abwicklungsstelle für Investitionsteile

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstraße 9, 1090 Wien

DI Wolfgang Löffler, MSc

Telefon: +43 1 31 6 31-220

E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

www.public-consulting.at

Anhang 1: Checkliste für die Antragseinreichung

Bei der Formalprüfung wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Bitte beachten Sie: **Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das Förderungs-**

bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

Formalprüfungcheckliste für Förderungs- und Finanzierungsansuchen

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: - Englisch für kooperative F&E-Projekte sowie Leitprojekte - Deutsch für F&E-Dienstleistungen	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 Förderungwerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Verpflichtendes Vorgespräch für Leitprojekte	Das verpflichtende Vorgespräch für Leitprojekte ist bis spätestens 06.09.2024 erfolgt.	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen

Anhang 2:

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 Wasserstoff Projekte wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der sogenannten REDII Richtlinie ((EU) (2018/2001) strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten. In der REDII sind bereits grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die REDII Ziele 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 II gilt, werden in zwei delegierten Rechtsakten der EU-Kommission konkretisiert, die zum Start dieser Ausschreibung noch nicht rechtsgültig vorliegen. Dementsprechend werden diese Kriterien für Wasserstoff in dieser Ausschreibung nicht angewandt.

In diesen Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich mit den Vorgaben der REDII Richtlinie auseinander, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die REDII-Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd.
- Planen Sie ihr Projekt so, dass es mittelfristig auf RED-Kompatibilität umgestellt werden kann. Eine Nachrüstverpflichtung als Förderkriterium ist allerdings nicht vorgesehen.
- Darüber hinaus können zukünftige gesetzliche Vorgaben, basierend auf Regelungen aus der RED, auslösen, dass Wasserstoff, der im Sinne der RED die Anforderungen zur Anrechenbarkeit als erneuerbarer Wasserstoff nicht erfüllt, als fossiler Wasserstoff gewertet wird und die Inverkehrbringer des Wasserstoffs zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen kann.

Impressum

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

Programmmanagement:
Clemens Gattringer, MSc.

Grafische Bearbeitung:
Waldhör KG, www.projektfabrik.at

Fotos:
stock.adobe.com

Herstellungsort:
Wien, Mai 2024

