

Ausschreibung Modellregion Elektromobilität



Vorwort

Vor einem Jahr hat der Klima- und Energiefonds die Initiative für die Entwicklung einer Modellregion für Elektromobilität und nachhaltiger Energieversorgung ergriffen. Vier Großregionen haben sich an der durchgeführten Ausschreibung beteiligt – das Rheintal, Graz, Linz und Salzburg. Das Projekt aus Vorarlberg – „Vlotte“ – ist als Siegerprojekt hervorgegangen und hat zwischenzeitlich rund 40 Elektro-Fahrzeuge auf der Straße, die ersten Stromtankstellen mit erneuerbaren Energien in Betrieb und ein neuartiges Geschäftsmodell entwickelt.

Ein guter Zeitpunkt, um eine erste Bilanz zu ziehen. Knapp auf den Punkt gebracht: die Initiative ist erfolgreich. Elektromobilität wird diskutiert. Weitere Projekte wachsen heran. Noch bestehende Hürden werden thematisiert, die Vorteile aufgezeigt – ein breiter Diskussionsprozess, interdisziplinär geführt, in Gang gesetzt. Ein Dutzend Veranstaltungen, Symposien und Fachkonferenzen wurden abgehalten, Unternehmungen zueinander gebracht, Forschung und Entwicklung vertieft. Man kann wohl zu Recht – nicht zuletzt im Rheintal – auch ein bisschen darauf stolz sein, dass die erste große österreichische Modellregion für Elektromobilität und nachhaltige Energieversorgung Aufmerksamkeit, Verbreiterung, Weiterentwicklung und Nachahmung findet. Und Österreich hat damit wieder einmal die Chance, in einem Energiethema Leitmarkt innerhalb Europas zu werden. Nutzen wir diese!

Ein zartes Pflänzchen ist gezogen. Nun ist es an der Zeit, dieses Schritt für Schritt groß zu ziehen. Neben dem Klima- und Energiefonds engagieren sich viele Akteure darum, der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen – ganz nach dem Motto: „No petrol? No problem!“.

Viele Herausforderungen liegen noch vor uns. Es braucht zusätzliches „Know-how“ und die Erfahrung aus Modellversuchen, Bewusstseinsbildung, politische Rahmenbedingungen, die eine Markteinführung erleichtern, eine flächendeckende intelligente Tankinfrastruktur, neue Batterietechnologien und Skaleneffekte, aber auch zukunftsweisende Geschäftsmodelle. Das Programm „Modellregionen E-Mobilität“ wird deshalb in diesem Jahr fortgeführt.

Ich möchte somit alle Akteure aus Wirtschaft, dem öffentlichen Sektor und der Wissenschaft dazu einladen, sich zu einem zukunftsfähigen Mobilitäts- und Energiebereitstellungskonzept für die Einführung von Elektro-Fahrzeugen ermutigen zu lassen und sich als Großregion bei dieser Ausschreibung zu beteiligen.



Dr. Eveline Steinberger

Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1. Das Wichtigste in Kürze

Das Programm strebt die Verbreitung von Elektrofahrzeugen in einer ganzheitlichen Betrachtung für den gewerblichen und privaten Gebrauch in einer städtischen Agglomeration (mind. 100.000 Einwohner¹) und ihrem Umland an. Im Mittelpunkt steht eine fokussierte, auf eine Region konzentrierte Demonstration der E-Mobilität, um die Funktionalität und Attraktivität im Zusammenspiel von Individuen, Unternehmen und Politik zu realisieren.

Die neuen Mobilitätskonzepte - kombiniert mit der Bereitstellung von erneuerbaren Energien - sollen maßgeblich zur Entwicklung einer mit einem nachhaltigen Energiesystem zu vereinbarenden Verkehrskonzeptionierung und zur Stärkung der Technologiekompetenz österreichischer Unternehmen beitragen.

Inhalt der Ausschreibung:

Umsetzung eines integrativen Mobilitätskonzepts, bestehend aus:

- Aufbau einer Betankungsinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien
- Ankauf und Integration von Elektro-Fahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund (Gehen, Radfahren, öffentlicher und gewerblicher Personenverkehr und Gütertransport)
- Begleitende Forschung zur Analyse der gewonnenen Daten in der Modellregion: z. B.: Ladeverhalten und Leistungsbedarf, Fahrprofile und ähnliche Analysen

Zugelassene Projektwerber:

Eine Betreibergesellschaft, die die Inhalte der Ausschreibung, respektive die Programmziele, realisieren kann.

Einreichung:

31.7.2009 bis 30.10.2009, 17 Uhr

Einreichung bei:

Klima- und Energiefonds

Gumpendorferstraße 5/22

1060 Wien

Anmerkung: Abgrenzung zur Ausschreibung „Technologische Leuchttürme E-Mobilität“

Zeitgleich zur Ausschreibung „Modellregion E-Mobilität“ läuft die Ausschreibung „Technologische

Leuchttürme E-Mobilität“. Während die Ausschreibung „Technologische Leuchttürme E-Mobilität“ den noch nicht vollständig marktreifen österreichischen Technologien den letzten Schritt zum Markt erleichtern möchte, werden bei der Ausschreibung „Modellregion E-Mobilität“ ausgereifte marktreife Technologien mit neuen Geschäftsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Es ist jedoch unbedingt notwendig, Synergien aus den beiden Ausschreibungen zu nutzen. Die Ausschreibung „Technologische Leuchttürme E-Mobilität“ muss deshalb Anbindung an die Modellregionen finden. Umgekehrt ist es nicht zwingend vorgeschrieben, jedoch ratsam, dass sich Einreicher zur Ausschreibung „Modellregion E-Mobilität“ mit Unternehmen vernetzen, die bei der Ausschreibung „Technologische Leuchttürme E-Mobilität“ als Einreicher auftreten.

2. Strategie und Ziele des Programms

2.1. Ausgangssituation

Im Dezember 2009 werden in Kopenhagen die Weichen für ein Nachfolgeinstrument zum Kyoto-Protokoll gestellt. Laut IPCC müssen die Industrienationen bis 2050 ihre Treibhausgas-Emissionen – im Vergleich zu 1990 – um 80 % reduzieren, um den globalen Temperaturanstieg auf 2° C zu beschränken. Ein um 2° C globaler Temperaturanstieg würde bereits sehr gravierende Konsequenzen für unsere Gesellschaft bedeuten. Langfristig wird man deshalb davon ausgehen müssen, dass der Individualverkehr CO₂-emissionsfrei sein muss, da die Restemissionen für lebensnotwendige Produkte und Dienstleistungen (Nahrungsmittel, Wärme etc.) benötigt werden.

Der Verkehr zeichnet sich für einen wesentlichen Anteil am Energieverbrauch und an den CO₂-Emissionen in Österreich verantwortlich. Seit den 90iger Jahren ist es nicht gelungen, diesen Trend umzukehren. Im Gegenteil, insbesondere die Treibhausgas-Emissionen sind im Sektor Verkehr in diesem Zeitraum um 73 % angestiegen. Allein der Individualverkehr trägt zur Hälfte der Emissionen bei.

¹ Eine städtische Agglomeration definiert eine Kernstadt, die ein suburbanes Umland oder zumindest dicht besiedeltes Gebiet besitzt, das außerhalb der Stadtgrenzen liegt, aber direkt an sie angrenzt. Eine solche Agglomeration besteht aus einer oder mehreren Städten und ihren Vorstadtgemeinden (sog. Speckgürtel). Die Agglomeration entspricht also der „Stadt“ im rein geographischen Sinne, ohne Berücksichtigung von administrativen Grenzen.

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „grüne Autorevolution“. Getankt wird beispielsweise mit Strom, erzeugt aus Photovoltaik und Wind, statt mit Treibstoffen aus fossilen Quellen. Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente erneuerbare Energiebereitstellung eine wesentliche Rolle. Das Programm des Klima- und Energiefonds kann dazu beitragen, den Verkehr der Zukunft als Energiedienstleistung für Mobilität und Energieerzeugung mit all seinen unterschiedlichen Facetten (z. B. Vehicle to Grid, erneuerbare dezentrale Energieerzeugung u. v. m.) zu begreifen.

Im Jahr 2008 wurde Österreichs erste Modellregion für E-Mobilität in Vorarlberg mit den Mitteln des Klima- und Energiefonds entwickelt. Das Projekt VLOTTE hat mittlerweile volle Fahrt aufgenommen und erzielt erste Erfolge. Das Medieninteresse ist enorm und die Nachfrage nach E-Fahrzeugen übersteigt bei weitem das Angebot. Trotz des Mangels an Fahrzeugen hat man es geschafft, eine große Anzahl davon nach Vorarlberg zu bringen und das Thema in Österreich merkbar voranzutreiben. Aus dem Betrieb einer größeren E-Fahrzeugflotte werden laufend wichtige Erkenntnisse gewonnen. Daten bzgl. Fahrprofilen und Umwelteffekten (CO₂-Reduktion) geben u. a. auch Auskunft über Nutzergewohnheiten und werden künftige E-Mobilitätsmodelle weiter verbessern. Das entwickelte Geschäftsmodell, welches eine fixe Mobilitätsrate für den Nutzer vorsieht und eine gratis Netzkarte inkludiert und somit die Anbindung an den ÖPNV stimuliert, findet großen Anklang.

2.2. Ziele des Klima- und Energiefonds

Der Klima- und Energiefonds orientiert seine Gesamtstrategie entlang von drei Leitlinien (siehe strategisches Planungsdokument des Klima- und Energiefonds):

- **Low Energy:** Die Verfügbarkeit der wohlstandsrelevanten Energie-Dienstleistungen für Mobilität, Wohnen und Produktion mit höchst effizienten Energietechnologien bei der Anwendung und Transformation von Energie.
- **Low Carbon:** Ein kontrollierter Rückzug aus fossiler Energie, wonach vor allem die aktuellen Investitionsentscheidungen in Haushalten und Unternehmungen zu bewerten sind, um Stranded Investments zu vermeiden.
- **Low Distance:** Wo immer es vertretbar ist, wäre lokal verfügbarer Primärenergie der

Vorrang gegenüber importierten Energieträgern zu geben.

E-Fahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als fossil betriebene Fahrzeuge; bei einem entsprechenden Anteil von erneuerbarer Energie emittieren sie deutlich weniger CO₂, und auch die Energie ist lokalen Ursprungs. Die Ausschreibung Modellregion E-Mobilität orientiert sich somit an den oben genannten Grundstrategien des Klima- und Energiefonds.

Der Klima- und Energiefonds hat sich zum mittelfristigen Ziel gesetzt, dass 20 % des Pkw-Bestands im Jahr 2020 elektrisch betrieben sein sollten. Dieses Ziel ist ambitioniert und hängt wesentlich von den nationalen und internationalen Rahmenbedingungen (EU-Richtlinien, Post Kyoto, Verkehrs- und steuerpolitische Anreize etc.) ab.

Österreich kann bzw. muss aus vielerlei Gründen eine Vorreiterrolle einnehmen. Durch den hohen Anteil an erneuerbarer Energien im heimischen Strommix ist Österreich für eine nachhaltige Nutzung der E-Mobilität besonders geeignet. Der Automotive Sektor spielt eine besonders große Rolle in der heimischen Wirtschaft. Eine systematische Verlagerung zur E-Mobilität würde langfristig Arbeitsplätze sichern bzw. sogar ausbauen und eine internationale Technologievorreiterchaft ermöglichen.

2.3. Programmziele

Ein Modell ist die Abbildung der Wirklichkeit. Eine E-Mobilitätsregion ist somit die Abbildung der Mobilität in unmittelbarer Zukunft. Modellregionen dienen als Generator von wesentlichen Erkenntnissen, die für eine breite Markteinführung unerlässlich sind. Eine konzentrierte Erprobung der E-Mobilität bringt enorme Kosteneffizienzvorteile - im Vergleich zu einer unkontrollierten Verbreitung - mit sich. Die Administration der Modellregion, die Nutzung der Infrastruktur etc., ist nur durch eine entsprechende Konzentration der Mittel gewährleistet. Auch die Anschaffungskosten der Betreibergesellschaft lassen sich durch Skaleneffekte reduzieren.

Der Klima- und Energiefonds sieht die Modellregion(en) E-Mobilität als Keimzelle(n) und Wegbereiter für eine Verbreitung der E-Mobilität in Österreich.

Klares Ziel muss es sein, dass die Modellregion nach anfänglicher Starthilfe durch den Klima- und Energiefonds nach wenigen Jahren ein funktionierendes Modell entwickelt hat, das sich wirtschaftlich darstellen lässt. Die mediale Aufmerksamkeit auf die Modellregion und das aktive Verbreiten der Erkenntnisse und Erfolge in der Modellregion wird in den nächsten Jahren viele österreichische Projekte inspirieren. Durch die Vorarbeit in den Modellregionen wird der Einstieg für viele Akteure erleichtert und das Risiko minimiert. Nach wenigen Jahren soll aus diesen Keimzellen das E-Mobilitätsland Österreich entstanden sein.

Auch die österreichische Industrie und der Handel profitieren durch die Aktivitäten der Modellregionen. Österreichische Technologien im Fahrzeug- bzw. Infrastrukturbereich können optimal im Realbetrieb erprobt und somit für den internationalen Markt weiterentwickelt werden. Die nationale Nachfrage nach E-Mobilität, die durch die Aktivitäten der Modellregionen initiiert wird, hat nachhaltig positiven Einfluss auf den Handel von relevanten E-Mobilitätskomponenten in Österreich.

Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- Die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes, die Schaffung von Energiedienstleistungen für Mobilität und die dezentrale Erzeugung erneuerbarer Energie für Elektromobilität sind Ziel des Programms. Die Stimulierung erforderlicher Verkehrs- und steuerpolitischer Anreizsysteme ist wünschenswert und für den Erfolg des Programms maßgeblich.
- Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die Einführung von Elektro-Fahrzeugen, gepaart mit dem Anspruch, Erfahrungen und Best-Practice-Ansätze für spätere Programm-multiplikation in weiteren österreichischen Regionen zu gewinnen.
- Initiierung neuer Formen der Mobilität (z. B. Anbindung von E-Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr, Beziehen der Dienstleistung Mobilität von einem Anbieter - anstelle des Besitzes des Fahrzeugs)
- Schaffung einer Ladeinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energie, konzentriert auf eine österreichische städtische Agglomeration (mind. 100.000 Einwohner) und ihrem Umland.

- Integration der E-Fahrzeuginfrastruktur in den regionalen Umweltverkehrsverbund, insbesondere durch gewerbliche Flotten in der Startphase (z. B.: Bäcker, Gärtner, Post)
- Gewinnung von Erkenntnissen und folglich Lösungsansätzen zu Markteinführungshürden, um die weitere Verbreitung der E-Mobilität in Österreich zu erleichtern

Um die Programmstrategie während der gesamten Laufzeit des Programmes aufrechterhalten zu können, wird der Betreibergesellschaft verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Bereitstellung einer Expertenplattform und eines Netzwerkes (e-connected)) zuteil. Darüber hinaus bestehen weitere Programme des Klima- und Energiefonds (z. B. Neue Energien 2020, Technologische Leuchttürme E-Mobilität, Förderaktion Photovoltaik, Klima- und Energiemodellregionen), welche zu Synergien mit der Modellregion E-Mobilität führen können. Die Modellregion E-Mobilität sollte sich auch aktiv um Mittel aus den oben genannten Programmen bemühen.

Klima:aktiv mobil kann durch das vorhandene Beratungsprogrammnetzwerk Stakeholder, insbesondere interessierte Unternehmen und Kommunen, informieren und beraten.

Signifikante Veränderungen können nur mit umfassenden, am Gesamtsystem orientierten Konzepten und Lösungen bewerkstelligt werden. Daher sind im Programm der gesamte Lebenszyklus und alle Phasen von der Energieaufbringung über Energiedienstleistung bis hin zur Mobilitätsbereitstellung und Anreizsysteme zu berücksichtigen. Im Rahmen der Programmstrategie kommt daher der Systemintegration bzw. der Transformation des Gesamtsystems ein hoher Stellenwert zu.

3. Themenfelder der Ausschreibung

Zentrales Ziel des Programmes ist, eine technisch-ökonomische und technisch-ökologische Gesamtlösung zur Realisierung einer grünen Autorevolution für die städtische Agglomeration und ihr Umland zu demonstrieren.

3.1. Aufbau einer Betankungsinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien

Das Themenfeld „Schaffung einer erneuerbaren Elektrotank- und Batterielade-Infrastruktur“ ist das Herzstück für die Einführung von Elektroautos. Die CO₂-Reduktion durch E-Mobilität ist nur so hoch, wie der zur Verfügung stehende Strommix dies erlaubt. Um die ökologische Nachhaltigkeit der E-Mobilität zu gewährleisten, muss die Energiebereitstellung durch erneuerbare Energien forciert werden. Im Rahmen der Ausschreibung muss deshalb die zusätzlich benötigte Energie ausschließlich von erneuerbarer Energie bereitgestellt werden.

Entsprechend der Lebens- und Arbeitsmerkmale der Bewohner der Stadt sollen Betankungsmöglichkeiten auf Basis von erneuerbaren Energieträgern (insbesondere Photovoltaik- und Windstrom sowie Kleinwasserkraft) zusätzlich errichtet werden. Da Energie aus erneuerbaren Quellen nicht immer zeitgleich mit dem Bedarf bei der Betankung von Elektro-Fahrzeugen erzeugt werden kann, wird hervorgehoben, dass die Betankung mit erneuerbarem Strom lediglich virtuell zu sehen ist.

Übers Jahr sollte in etwa die gleiche Menge Strom produziert werden, die dem Jahresverbrauch der Elektro-Fahrzeugflotte entspricht. Die PV-, Wind- und Kleinwasserkraftanlagen werden die erzeugte Elektrizität ins Netz einspeisen können, und bei Betankungsbedarf wird Elektrizität direkt vom Netz genommen werden können.

Für die stromproduzierenden Anlagen darf neben der Förderung des Klima- und Energiefonds keine weitere Bundesförderung (u. a. Ökostrom-Tarifförderung) bezogen werden.

Es muss jedoch sichergestellt sein, dass innerhalb der Modellregion zusätzliche erneuerbare Energiekapazität entsteht, die den zusätzlichen Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge deckt. Der Additivität kommt dabei eine maßgebliche Rolle zu, da der Ausbau des Anteiles von erneuerbaren Energien einen integrativen Bestandteil des Mobilitätsprogrammes darstellt.

In Frage kommende Standorte für Elektrotankstellen sind offene und geschlossene Parkräume, Supermärkte, Einkaufszentren, Krankenhäuser u. v. m.

Mengengerüst für Elektro-Fahrzeuge und die dazu benötigte erneuerbare Energie (dieses Mengengerüst ist exemplarisch zu sehen und zeigt nicht alle möglichen Kombinationen an erneuerbaren Energien)

Darstellung der zukünftig eingesetzten Elektro-Fahrzeuge am Beispiel einer Modellregion:

Annahme Modellregion:

Größe der Modellregion:

Ca. 400.000 Einwohner

Pkw-Bestand heute:

200.000 (in Österreich ca. 0,5 Pkw per Einwohner)

Bei kleineren oder größeren Regionen können die oben angeführten Werte dementsprechend angepasst werden.

Annahme Stromverbrauch:

Elektro-Fahrzeug-Verbrauch:

16 kWh/100 km

Durchschnittlich zurückgelegte Jahresdistanz:

10.000 km

Volllaststunden PV: 1.000/Jahr

Volllaststunden Wind: 1.500/Jahr

Jahr	Elektro-Fahrzeuge (Pkw) *	Benötigte GWh **	Benötigte PV Kapazität	Benötigte Wind Kapazität	50 % Wind / 50 % PV
2010	1.000 = 0,5 %	1,6 GWh	1,6 MW	1,1 MW	1,3 MW
2015	10.000 = 5,0 %	16,0 GWh	16,0 MW	10,7 MW	13,3 MW
2020	100.000 = 50,0 %	160,0 GWh	160,0 MW	106,7 MW	133,3 MW
2030	200.000 = 100,0 %	320,0 GWh	320,0 MW	213,3 MW	266,7 MW

* Abschätzung für die oben beschriebene Modellregion

** Abschätzung aufgrund der oben beschriebenen Annahmen für den Stromverbrauch
Tab. 3.1

3.2. Ankauf und Integration von Elektro-Fahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund

Zielgruppen für Elektro-Fahrzeuge sind zunächst vorrangig Fuhrparkbetreiber auf betrieblicher und kommunaler Ebene sowie in weiterer Ausbaustufe auch interessierte private Fahrzeugnutzer und Unternehmen in der Stadt und im städtischen Umland in der/den Modellregion/en, die die Pkw für tägliche Kurz- und Mitteldistanzen nutzen, und für die die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich ist oder vielmehr eine zusätzliche Ergänzung darstellt. Bei der Konzepterstellung sollte darauf geachtet werden, dass es nicht zu einem Umstieg von Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel zu Elektro-Fahrzeugen kommt, da dies nicht zu einer realen CO₂-Reduktion führt.

Zusätzlich sollen noch weitere strukturverändernde Ansätze initiiert werden. Beispielsweise sollte der Besitz eines eigenen Pkw für den privaten Gebrauch überdacht werden, und alternative strukturverändernde Modelle sollten bereitgestellt werden (z. B. Car Sharing).

Förderbar ist ausschließlich die Betreibergesellschaft, welche die Investitionskosten trägt. Auf dem Businessmodell der Betreibergesellschaft basierend gibt diese Dienstleistungen an die Nutzer (Private und Unternehmen) weiter. Kriterien zur Markteinführung von Elektro-Fahrzeugen (zweispurige Fahrzeuge):

- Das Elektro-Fahrzeug sollte dem Komfort eines vergleichbaren Klein-Pkw entsprechen
- Reichweite mehr als 100 km
- Umweltfreundliche und fortschrittliche Batterietechnologien (Lithium-Ionen, Zebra)
- Langfristige Sicherstellung der Ersatzteilverfügbarkeit

3.3. Begleitende Forschung

Mit begleitender Forschung soll sichergestellt werden, dass die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Betrieb der Modellregion der Öffentlichkeit bzw. potenziellen Multiplikatoren zugänglich gemacht werden. Besonders relevant ist z. B. die Datenaufbereitung, Analyse und Schlussfolgerung zu folgenden Themenstellungen:

- Ladeverhalten und Leistungsbedarf für das Laden
- Auswirkungen auf das Stromnetz und die Energiebereitstellung bei Hochrechnung der Nutzungsdaten
- Fahrprofile
- Ökonomisches und technisches Potenzial von Vehicle to Grid-Modellen (Rückspeisung von Strom aus der Batterie in das öffentliche Stromnetz)
- Kundenakzeptanz des Angebots

Die Förderung dieses Themenpunkts ist mit insgesamt 100.000 Euro begrenzt.

4. Wegweiser zur Ausschreibung

4.1. Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Die Ausschreibung Modellregion Elektromobilität richtet sich an Betreibergesellschaften, die die oben angeführten Themenfelder der Ausschreibung erfüllen.

Eine Betreibergesellschaft kann sich aus mehreren Akteuren einer oder mehrerer der folgenden Zielgruppen zusammensetzen:

- Unternehmen (Mikro-, Klein-, Mittel- und/oder Großunternehmen),
- Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Interessensvertretungen, Vereine, Einzelforscher),
- Öffentlichen Bedarfsträgern wie Länder, Städte und Gemeinden.

Bei der Integration von Bund/Land/Gemeinde und Teilrechtsträgern (kommunaler Leistungsbereich) in die Betreibergesellschaft muss die Betreibergesellschaft ein Betrieb mit marktbestimmter Tätigkeit sein.

Von erfolgreichen Einreichern wird erwartet, dass sie vor Abschluss des Fördervertrags die Rechte an den Investitionen und am geistigen Eigentum sowie den Geschäftszweck vertraglich festlegen. Der Gesellschaftsvertrag ist Voraussetzung für eine Förderzusage. Die genauen Details einer solchen Vereinbarung sind im Gestaltungsfreiraum der Partner der Betreibergesellschaft (z. B. Geschäftsmodell zum Vertrieb der Elektro-Fahrzeuge). Eine Kopie des Vertrags ist dem Klima- und Energiefonds im Zuge der Vertragsverhandlungen vorzulegen.

4.2. Budget

Im Rahmen der Ausschreibung stehen 2,5 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Entsprechend den Programmzielen wird das verfügbare Budget bevorzugt an eine Betreibergesellschaft vergeben, die den Inhalt der Ausschreibung am besten trifft. Die Einreichung muss alle oben beschriebenen Ausschreibungsinhalte abdecken. Einreichungen, die nur Teilaspekte bedienen, können nicht berücksichtigt werden.

4.3. Finanzierung

Das Programm bietet für die Betreibergesellschaft eine Finanzierung in Form von Investitionszuschüssen auf Basis der Förderrichtlinie „Betriebliche Umweltförderung Inland (UFI)“ idgF.

Die maximale Förderintensität laut der Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ beträgt 30 %.

Förderungen für die forschungsrelevanten Teile (Punkt 3.3. Begleitende Forschung) basieren auf der FTE Richtlinie idgF.

4.4. Einreichunterlagen

Gesamtheitliches Mobilitätskonzept

Die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes, die Schaffung von Energiedienstleistungen für Mobilität und die dezentrale Erzeugung erneuerbarer Energie (PV, Wind, Kleinwasserkraft, Biomasse) für Elektromobilität sind Ziel des Programms. Die Stimulierung erforderlicher Verkehrs- und steuerpolitischer Anreizsysteme ist wünschenswert und für den Erfolg des Programms maßgeblich. Aus den genannten Anforderungen heraus ist ersichtlich, dass ein Mobilitätskonzept mit der Schaffung der Betankungsinfrastruktur verwoben ist.

Wiederum entsprechend der Lebens- und Arbeitsmerkmale der potenziellen Nutzer der E-Fahrzeuge in der Region, soll ein Konzept erarbeitet werden, das die nahtlose Integration der Elektro-Fahrzeuge in den regionalen Umweltverkehrsverbund erlaubt.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Mobilitätsformen Gehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher umweltfreundlicher Verkehrsmittel in der City sinnvoll mit der Elektromobilität zu verknüpfen, um die Schadstoffbelastung einer Stadt wesentlich zu reduzieren und gleichzeitig das Mobilitätsbedürfnis der Nutzer in der Region bestmöglich zu befriedigen. Für die Elektromobilität ist insbesondere auf den gewerblichen und industriellen Einsatzbereich von Pkw Bedacht zu nehmen, wie auch auf jenen Teil der Bevölkerung, der sich vom Umland in die Stadt hinbewegt bzw. von der Stadt in das Umland bewegt.

- Die Einreichunterlagen müssen die oben definierten Themenfelder (siehe Punkt 3) ausreichend beantworten und sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 4.8.)
- Wesentlicher Bestandteil der Einreichunterlagen muss ein Businessplan sein, der die nachhaltige Betreuung des Projekts beschreibt.
 - Beschreibung der Betreibergesellschaft
 - Beschreibung der Geschäftsidee
 - Beschreibung des Marktpotenzials in der Modellregion
 - Chancen und Risiken
 - Cash-Flow Analyse
 - ROI Ermittlung
 - Finanzbedarf inkl. Planrechnung für drei Jahre
 - Qualitative Beschreibung des Businessmodells
- Weiters ist eine klare geographische Definition der Modellregion (städtische Agglomeration mit 100.000 Einwohnern) notwendig
- Die Erfüllung der unter Punkt 3.2. angeführten technischen Kriterien zur Einführung von Elektro-Fahrzeugen muss in den Einreichunterlagen thematisiert werden.
- Technische Beschreibung der geplanten Tankstelleninfrastruktur, der Fahrzeuge (Verbrauch, Reichweite), der stromproduzierenden Anlagen (Leistung, Produktionsdaten)
- Detaillierte Beschreibung der geplanten begleitenden Forschungsvorhaben in Anlehnung an Punkt 3.3.

- Das Konzept muss eine Ausgewogenheit zwischen der zusätzlich aufgebauten erneuerbaren Energie und den Elektro-Fahrzeugen anstreben (siehe Tabelle 3.1 auf Seite 6)
Um den Umwelteffekt bewertbar machen zu können, sind folgende Angaben notwendig:
 - Anzahl der Elektro-Fahrzeuge
 - Abschätzung der zurückgelegten km pro Jahr
 - Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge
 - Geplante Kapazität an erneuerbarer Energie

4.5. Geförderte Maßnahmen

Gefördert werden folgende Maßnahmen:

- Investition für Batterielade- und Tauschstationen
- Investitionen in die Errichtung stromproduzierender Anlagen aus erneuerbaren Quellen (PV, Wind, Kleinwasserkraft)
- E-Fahrzeuge
- Sofern oben genannte Punkte erfüllt sind, können zusätzlich Maßnahmen gefördert werden, die zur Zielerreichung (siehe Punkt 2) beitragen. Solche zusätzlichen Maßnahmen können zum Beispiel die Einbindung von Elektromopeds in das Mobilitätskonzept sein. Innerhalb der ersten drei Projektjahre müssen jedoch mindestens 80 % der fahrzeugbezogenen Förderung in zweispurige Fahrzeuge fließen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

4.6. Anerkennbare Kosten

Anerkennbare Kosten laut „Umweltförderung im Inland“ idgF. sind umweltrelevante Investitionskosten. Anerkennbare Kosten für Punkt 3.3. sind der „Richtlinie für Forschung und Technologieentwicklung“ zu entnehmen.

4.7. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei der antragstellenden Betreibergesellschaft.

Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der aus der Modellregion ausgehen soll, größtmöglich ist.

4.8. Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Förderprogramm

Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte (siehe Punkt 3), gesamtheitlicher integrativer Ansatz

Qualität des Vorhabens

- Technische Qualität
- Qualität der Planung

Eignung Förderungswerber/Projektbeteiligter

- Potenzial der Betreibergesellschaft zur Realisierung der Programmziele
- Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe

Ökonomisches Potenzial und Verwertung

- Kundenorientierung, Erhöhung des Kundennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Disseminationspotenzial in der Zielregion

4.9. Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für die Investitionsförderungen (Punkt 3.2. und Punkt 3.3.) kommt die betriebliche Umweltförderung im Inland (UFI) idgF. sowie für die forschungsrelevanten Teile (Punkt 3.3. Begleitende Forschung) die FTE-Richtlinie idgF. zur Anwendung.

5. Ablauf

Evaluieren werden grundsätzlich alle Einreichungen, die innerhalb der Einreichfrist beim Klima- und Energiefonds einlangen.

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds (Kommunalkredit Public Consulting GmbH) auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Antragsteller werden auf behebbare formale Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, bei nicht behebbaren formalen Mängeln werden die Anträge zur Ablehnung vorgeschlagen.

Für Förderansuchen, die die Formalkriterien erfüllen, erfolgt die eigentliche fachliche inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und/oder internationalen Experten.

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds entscheidet als oberstes Organ über die Vergabe der Mittel.

6. Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist in Papierform und auf einem elektronischen Datenträger zu übersenden. Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten (www.klimafonds.gv.at/modellregion_e-mobilitaet).

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

Informationen und Beratung:

Christoph Wolfsegger
Email: christoph.wolfsegger@klimafonds.gv.at
Tel.: 01-5850390-28

7. Anhang

Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ idgF.
Richtlinie „Forschung und Technologieentwicklung“ idgF.

Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Eveline Steinberger, Christoph Wolfsegger
Gestaltung: ZS communication + art GmbH
Programmabwicklung:
Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)
Türkenstraße 9, 1092 Wien, www.publicconsulting.at

Druck: gugler* cross media (Melk/Donau). Bei der mit Ökostrom durchgeführten Produktion wurden sowohl die Anforderungen des Österreichischen Umweltzeichens als auch die strengen Öko-Richtlinien von greenprint* erfüllt. Sämtliche während des Herstellungsprozesses anfallenden Emissionen wurden im Sinne einer klimaneutralen Druckproduktion neutralisiert. Der Gesamtbetrag daraus fließt zu 100 % in ein vom WWF ausgewähltes Klimaschutz-Projekt in Karnataka/Indien (http://www.greenprint.at/uploads/myclimate_portfolio.pdf).



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und
anderen kontrollierten Herkünften
Zert.-Nr. HC-COC-100008
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

greenprint*
klimaneutral gedruckt.

Papier: Olin

Herstellungsort: Wien, Juli 2009

Im Interesse des Textflusses und der Lesefreundlichkeit werden nach Möglichkeit geschlechtsunspezifische Termini verwendet. Alle Bezeichnungen schließen durchgehend die weibliche Form ein.



Foto: e-connected



Foto: e-connected