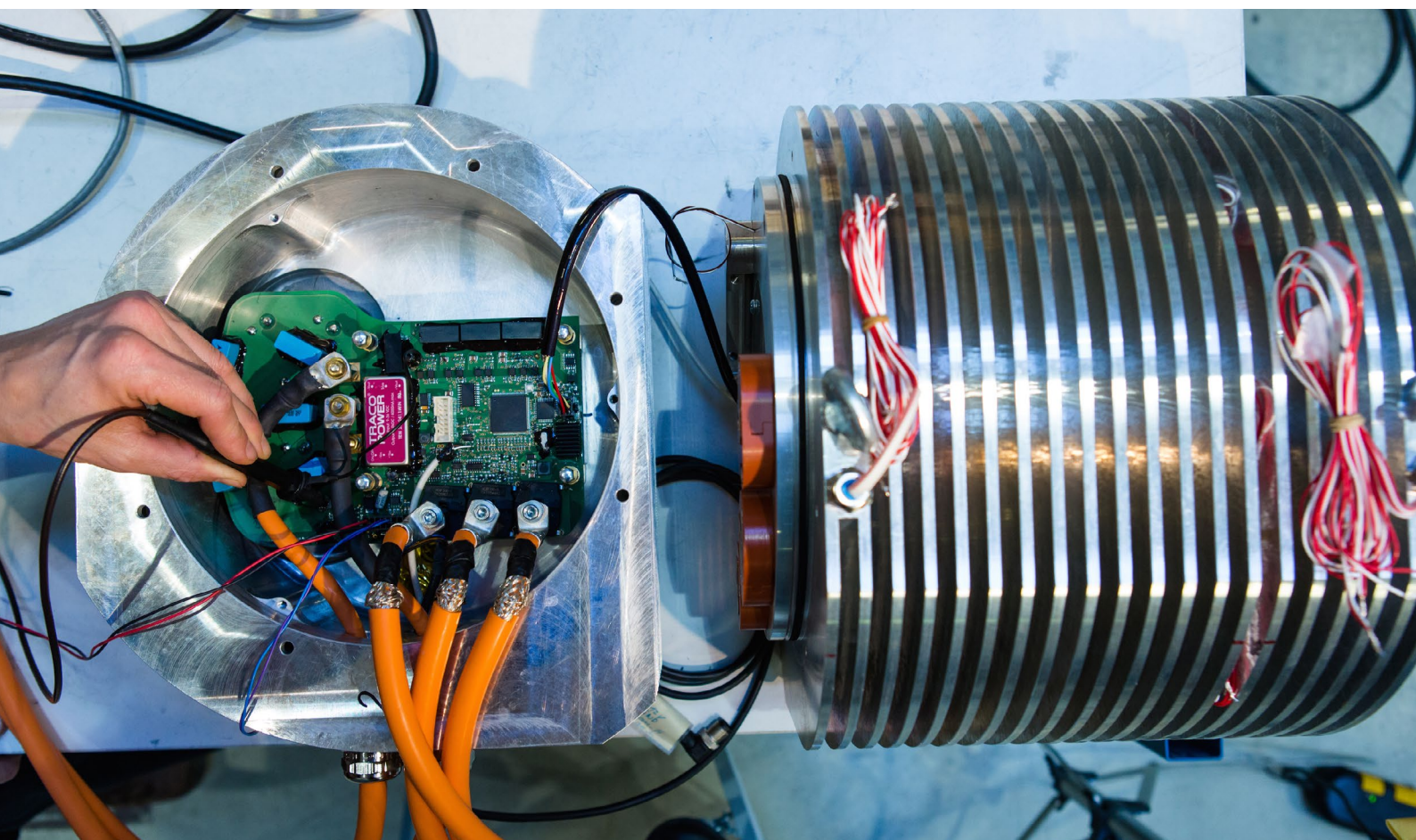


Leitfaden Zero Emission Mobility

Jahresprogramm 2019

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Unterstützung der Umsetzung der E-Mobilitätsoffensive von **#mission2030** – der Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung



Inhalt

Vorwort	2
1.0 Das Wichtigste in Kürze	3
2.0 Das Förderprogramm	5
2.1 Mehrjährige Ausrichtung 2018–2022	5
2.2 Strategische Ziele des Programms	5
2.3 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen	6
3.0 Die Ausschreibung	7
3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte	7
3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte	7
3.2.1 THEMENFELD 1: Zero-Emission Vehicles	7
3.2.2 THEMENFELD 2: Zero-Emission Infrastructure	8
3.2.3 THEMENFELD 3: Zero-Emission Logistics & Mobility Solutions	8
3.3 Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte	9
3.4 F&E-Dienstleistungen	9
3.4.1 Recycling, Rohstoffe & Wertschöpfung	9
3.4.2 Technologische Optionen und ökonomische Rahmenbedingungen für einen CO ₂ -neutralen Güterverkehr 2050	10
4.0 Administratives	12
4.1 Ausschreibungsdokumente	12
4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für alle Projekte	12
4.3 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)	13
5.0 Rechtliche Aspekte	16
5.1 Datenschutz und Vertraulichkeit	16
5.2 Rechtsgrundlage	16
5.3 Veröffentlichung der Förderzusage	16
5.4 Open Access – Hinweise zur Publikation	17
6.0 Kontakt	18
Impressum	19

Vorwort

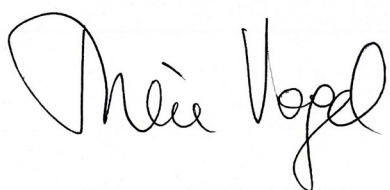
Mit der Klima- und Energiestrategie #mission2030 der Österreichischen Bundesregierung erfolgte im Jahr 2018 eine Neuausrichtung des Förderprogramms Zero Emission Mobility.

Ziel ist es, einen Beitrag zu den #mission2030 formulierten Zielen, wie die Reduktion von Verkehrsemissionen auf 15,7 Mio. Tonnen CO₂eq bis 2030 sowie eine fossilfreie Mobilität bis 2050, zu leisten. Dabei bildet das Programm des Klima- und Energiefonds den Forschungskern für die Umsetzung der E-Mobilitätsoffensive der österreichischen Bundesregierung und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Transformation des Automotive Sektors in Österreich.

Zero-Emission Technologien haben eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich. Es wird allein bei der Elektromobilität von einem Wertschöpfungspotenzial von 3,1 Mrd. EUR sowie der Schaffung von rund 34.000 Arbeitsplätzen bis 2030 ausgegangen. Daher legt das Programm Wert auf die Einbindung von Klein- und Mittelunternehmen und fördert aktiv die Integration von Start-Ups bzw. Unternehmensgründungen. Die 2. Ausschreibung fokussiert das Ziel einer 100%igen Elektrifizierung (Batterien, Brennstoffzellen, Hochleistungskondensatoren) von Fahrzeugen, die Entwicklung und Erprobung von intelligenter Ladeinfrastruktur sowie Zero-Emission Logistik und Zero-Emission Mobilitätslösungen. Der Schwerpunkt liegt in systemischen Lösungen mit klarer, relativ zeitnaher Umsetzungsperspektive. Daher müssen alle Projekte neben einer Forschungsphase auch eine Demonstrationsphase durchführen.

Die Themenfelder umfassen die Fahrzeugseite, in der alle Fahrzeugklassen und auch neue Fahrzeugkonzepte angesprochen werden sowie den Infrastrukturbereich mit besonderem Augenmerk auf die Sektorkopplung. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in Zero-Emission Güterlogistikkonzepten sowie in elektrifizierten, öffentlich zugänglichen Mobilitätslösungen als urbane und ländliche Verkehrsangebote. Darüber hinaus werden zwei F&E-Dienstleistungen mit den Themenbereichen Recycling, Rohstoffe und Wertschöpfung sowie technologische Optionen und ökonomische Rahmenbedingungen für einen CO₂-neutralen Güterverkehr bis 2050 ausgeschrieben.

Wir laden Sie ein, Ihr innovatives Projekt einzureichen, und freuen uns, wenn dieses die Weiterentwicklung der Elektromobilität in Richtung Markteinführung unterstützt und damit auch den Technologiestandort Österreich stärkt!



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Zero-Emission Technologien bieten die Chance, Treibhausgasemissionen des Verkehrs wesentlich zu reduzieren und zu einem zukunftsfähigen und interoperablen Mobilitätssystem beizutragen. Daher ist die E-Mobilitäts-offensive auch eines der Leuchtturmprojekte der integrierten Klima- und Energiestrategie #mission2030. Der Klima- und Energiefonds fördert technologie- und umsetzungsorientierte Projekte im Themenbereich Elektromobilität zur Integration von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem.

Die vorliegende Ausschreibung ist in eine längerfristige Ausrichtung des Förderprogramms eingebettet (siehe Kapitel 2).

Im Rahmen der 2. Ausschreibung „Zero Emission Mobility“ steht ein Fördervolumen von 7 Mio. EUR zur Verfügung.

Mit diesen Mitteln sollen Leitprojekte und kooperative F&E-Projekte gefördert werden. Die Projekte sollen 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 sowie Logistiklösungen ermöglichen.

Darüber hinaus sollen zwei F&E-Dienstleistungen die Themenbereiche Recycling, Rohstoffe & Wertschöpfung sowie Technologische Optionen und ökonomische Rahmenbedingungen für einen CO₂-neutralen Güterverkehr 2050 näher beleuchten.

Die Einreichung von Projektanträgen ist ausschließlich via eCall (<https://ecall.ffg.at>) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist am **08.10.2019, 12:00 Uhr** zu erfolgen.

Zero Emission Mobility ist eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Unterstützung der Umsetzung der E-Mobilitäts-offensive von #mission2030 – der Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung.

BITTE BEACHTEN SIE:

Sind die Formalvoraussetzungen für eine Projekteinreichung entsprechend den Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderinstruments und der Ausschreibung nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das Ansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Ansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt. Das neue eCall-System der FFG bietet diesbezüglich Unterstützung, die Letztverantwortung für die Einhaltung der Formalvoraussetzungen liegt allerdings bei den AntragstellerInnen. Eine detaillierte Checkliste hinsichtlich der Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderungsinstruments und der Ausschreibung finden Sie am Beginn der Antragsformulare (Projektbeschreibung).

Eine Förderung darf nur gewährt werden, wenn sie einen Anreizeffekt aufweist. Jeder Projektpartner muss aufgrund der neuen Themen-FTI-Richtlinien daher im eCall eine Erklärung abgeben, ob die Förderung zu einer Änderung seines Verhaltens führt.

Ausschreibungsübersicht			
Instrument / Initiative	Leitprojekt Großvolumiges Forschungs- und Demonstrationsprojekt	Kooperative F&E-Projekte Kooperatives Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	F&E-Dienstleistung vorgegebener F&E-Inhalt
Forschungskategorie	<p>Industrielle Forschung und/oder Experimentelle Entwicklung</p> <p>Beide Forschungskategorien sind in ein- und demselben Projekt möglich, wobei der Anteil der Industriellen Forschung 15% der Projektgesamtkosten nicht überschreiten darf. Werden beide Forschungskategorien angewandt, so ist jedem Arbeitspaket (AP) die jeweils auf dieses AP zutreffende Forschungskategorie zuzuordnen. Erfolgt diese eindeutige Zuordnung nicht, so wird nur die Förderquote für Experimentelle Entwicklung gewährt.</p>	Ausschließlich Experimentelle Entwicklung	–
beantragte Mindestförderung in € für den F&E-Teil des Projekts	EUR 2 Mio.	keine	keine
Maximale Förderung in € für den F&E-Teil des Projekts	keine	EUR 1 Mio.	120.000,- zzgl. USt.
Förderquote	max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	max. 60 %, allerdings abhängig von Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	Keine Förderquote. 100 % Finanzierung
Verfügbares Ausschreibungsbudget	EUR 7 Mio.		
Projektlaufzeit in Jahren	2 bis 4 Jahre	1 bis 3 Jahre	max. 12 Monate
Kooperationserfordernis	Ja, siehe Instrumentenleitfaden		Nein
Verpflichtendes Vorgespräch	Ein Vorgespräch bis 13. September 2019 ist für Leitprojekte verpflichtend, für kooperative F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe Kapitel 4.2.).		
Einreichfrist	08.10.2019, 12:00 Uhr		
Antragssprache	Englisch		
Ansprechpersonen	<p>Ing. Vukasin Klepic, MSc Telefon +43 5 7755-5069 E-Mail: vukasin.klepic@ffg.at zero-emission-mobility@ffg.at</p>		
Information im Web	www.ffg.at/zero-emission-mobility/2.Ausschreibung		

2.0 Das Förderprogramm

2.1 Mehrjährige Ausrichtung 2018 - 2022

Im Rahmen des Vorgängerprogramms „Leuchttürme der Elektromobilität“ wurden bislang zahlreiche innovative Projekte gefördert, die zukunftsweisende Lösungen aufgezeigt haben (siehe <https://www.klimafonds.gv.at/unsere-themen/mobilitaetswende/leuchttuerme-der-elektromobilitaet/>).

Mit der Klima- und Energiestrategie #mission2030 der Österreichischen Bundesregierung erfolgte im Jahr 2018 eine Neuausrichtung des Förderprogramms mit dem Ziel, die **langfristige Planbarkeit** für FördernehmerInnen zu ermöglichen. Dabei bildet das Programm Zero Emission Mobility den Forschungskern für die Umsetzung der E-Mobilitätsoffensive der österreichischen Bundesregierung.

Der Fokus des Programms ist zukünftig klar auf **Zero Emission Mobilität** im Straßenverkehr 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 3 Säulen – **Fahrzeug – Infrastruktur – Nutzer**. In den kommenden Jahren werden diese drei thematischen Säulen adressiert, wobei die konkreten Ausschreibungsinhalte jährlich, unter Berücksichtigung der aktuellen Technologietrends sowie des sich entwickelnden Umfelds, welches wiederum mit dem System Zero-Emission Technologien interagiert, definiert werden können.

Kern des Forschungsprogramms ist die **systemische Perspektive** – 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 Wissens komplementärer Partner dienen.

Für die in den Ausschreibungen enthaltenen F&E Dienstleistungen kann der Betrachtungsbereich auch über den Straßenverkehr hinausgehende Verkehrsträger sowie neue Technologien und ökonomische Aspekte umfassen.

2.2 Strategische Ziele des Programms

Zero-Emission Technologien in Österreich sind eingebettet in ein **vernetztes Mobilitätssystem** von Bahn, E-Nutzfahrzeugen, E-Bussen und E-PKW bis zu E-Scootern und (E)-Fahrrädern auf Basis intelligenter Stromnetze sowie der notwendigen Betankungs- und Ladeinfrastrukturen. Mit dem Programm „Zero Emission Mobility“ sollen Lösungen für die Schaffung eines leistbaren, umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätssystems entwickelt werden. Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit Wertschöpfungsperspektiven für Österreich.

Ziel ist es, einen Beitrag zu den in #mission2030 formulierten Zielen, wie beispielsweise der Reduktion der Emissionen im Verkehr auf 15,7 Mio. Tonnen CO₂eq bis zum Jahr 2030 sowie der Schaffung einer fossilsfreien Mobilität bis 2050, zu leisten. Weiters leistet das Programm einen Beitrag zu dem strategischen Aktionsplan für Batterien der Europäischen Kommission sowie zur Mission Innovation.

Um eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Mobilitätswende hin zu einem dekarbonisierten und gleichzeitig service-orientierten Mobilitätssystem 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, FCHEV¹). Die für den Betrieb eingesetzte Energie muss gemäß dem Leitsatz Zero Emission, klimaneutral aufgebracht werden.

¹ BEV = Battery electric vehicle, FCHEV = Fuel cell hybrid electric vehicle

Weiters haben Zero-Emission Technologien eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich. Es wird allein bei der Elektromobilität von einem Wertschöpfungspotenzial von 3,1 Mrd. EUR sowie der Schaffung von rund 34.000 Arbeitsplätzen bis 2030 ausgegangen². Um dieses Potenzial 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.**

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.

Im Themenbereich „Fahrzeugtechnologien“ des Programms „Mobilität der Zukunft“ wird die Entwicklung von Komponenten für alternative Antriebssysteme, Leichtbaukomponenten und -fahrzeuge sowie Fahrzeugelektronik und vernetzte/automatisierte Fahrzeuge unterstützt. Der Fokus liegt aber nicht auf E-Mobilitätsinfrastruktur oder Demonstrationsprojekten.

Bezug zu den Ausschreibungen „Smart Cities Initiative“, „Energieforschungsprogramm 2019 des Klima- und Energiefonds“ und „E-Mobilitäts-offensive 2019-20“

- Die Smart-Cities-Initiative des Klima- und Energiefonds zielt darauf ab, Forschungsergebnisse in die Praxis überzuleiten und Projekte in urbanen Regionen und Städten zu initiieren, in denen bestehende bzw. bereits weitgehend ausgereifte Technologien und Systeme zu innovativen interagierenden Gesamtsystemen integriert werden.
- Im Energieforschungsprogramm des Klima- und Energiefonds wird die Forschung und Entwicklung von Energietechnologien und deren Integration in das Energiesystem unterstützt. Im Fokus der Ausschreibung 2019 liegt der Themenschwerpunkt Digitalisierung.
- Die E-Mobilitäts-offensive 2019-2020 von BMVIT und BMNT gemeinsam mit der Fahrzeug- und Zweiradindustrie sowie dem Sportfachhandel fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich durch mehrere Förderprogramme. Infrastruktur und Fahrzeuge, welche nicht Forschungs- bzw. Entwicklungsteil sind, sollen primär über die E-Mobilitäts-offensive 2019-20 gefördert werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Eine Ausnahme bilden Demonstrationsanlagen (im Sinne der Umweltförderung Inland – UFI). Diese können im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung beantragt werden, sofern es einen direkten Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten gibt (nähere Informationen unter Kapitel 4.3).

Potenziellen AntragstellerInnen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Projekten zu suchen.

² www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/E-MAPPStudie.pdf

3.0 Die Ausschreibung

3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte

Die 2. Ausschreibung Zero Emission Mobility fokussiert auf das Ziel einer 100%igen Elektrifizierung (Batterien, Brennstoffzellen, Hochleistungskondensatoren) von Fahrzeugen sowie die Entwicklung und Erprobung von intelligenter Ladeinfrastruktur. Ein Schwerpunkt liegt auf der Integration elektrifizierter, öffentlich zugänglicher Mobilitätsservices in urbane und ländliche Verkehrsangebote sowie Lösungen für Zero-Emission Logistikservices. Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative, systemische Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit Wertschöpfungsperspektiven für Österreich. Im Fokus stehen dabei die Skalierbarkeit von Lösungen und auch die Integration bestehender Komponenten in neuartige Zero-Emission Entwicklungen.

Um dieses Ziel umzusetzen, gibt es 3 Themenfelder im Rahmen der Ausschreibung:

- a) Zero-Emission Vehicles
- b) Zero-Emission Infrastructure
- c) Zero-Emission Logistics & Mobility Solutions.

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 in die Projekte sowie, soweit sinnvoll, die Einbindung ausländischer PartnerInnen bzw. eine Vernetzung mit wichtigen bestehenden Initiativen und Projekten (siehe dazu auch 2.3).

In den Projektanträgen sind

- eine fundierte Recherche zum internationalen State-of-the-Art,
- eine klare, quantifizierte Ausgangsbasis für die geplanten Entwicklungen, basierend auf dem internationalen Stand des Wissens und der Technik (Kennzahlen zu aktuellen Technologien, aktuelle Kosten, aktuelle Emissionen, Technologiereifegrad etc.) und
- klare, quantifizierte Ziele des Projekts (welche TechnologieKennzahlen, Kosten, Emissionen, Technologiereifegrade etc. werden angestrebt?) sowie die Marktüberleitungsstrategie darzustellen.

3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte

Projektanträge müssen **mindestens eines** der nachfolgend genannten Themenfelder adressieren. **Die Kombination mehrerer Themenfelder ist möglich.** Die in den nachfolgenden Beschreibungen genannten Voraussetzungen müssen erfüllt werden:

3.2.1 THEMENFELD 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 Spezialanwendungen wie in der Bauwirtschaft und im Bergbau
- für den Landwirtschafts- und Tourismusbereich
- für den kommunalen Bereich
- für Flughäfen bzw. auf Bahnhöfen
- im industriellen Umfeld
- einspurige Fahrzeuge

Die Entwicklung von neuen Fahrzeugkonzepten, 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 kabelungebundene 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 Ladeinfrastruktur Spezialanforderungen ergeben, auch diese mitberücksichtigen (als Kombination mit Themenfeld 3.2.2 – Zero-Emission Infrastructure). Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs, 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.

3.2.2 THEMENFELD 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 (u.a. in bestehenden Gebäuden) sowie den Betrieb der Infrastruktur.

In diesem Themenfeld wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche Infrastruktursysteme entwickeln und in Pilotprojekten einsetzen.

Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der Sektorintegration, also der Vernetzung der verkehrlichen Komponente mit anderen Sektoren wie der Energieversorgung. Neben der Entwicklung und Erprobung von technischen Lösungen wird das Einbeziehen von organisatorischen Fragen sowie neuer Geschäftsmodelle begrüßt.

Daher ist im Rahmen der Planung und Umsetzung auch auf die Verfügbarkeit der benötigten Energie (beinhaltet auch Wasserstoff sowie stationäre Speicher) zu achten und eine etwaige spätere Skalierbarkeit zu berücksichtigen. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung, sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.³

Eine Einbeziehung von Stromnetzbetreibern wird begrüßt, um bspw. Lademanagementsysteme simulieren oder real testen zu können.

3.2.3 THEMENFELD 3: Zero-Emission Logistics & Mobility Solutions

Schwerpunkt 1: Zero-Emission Logistics

Der Logistikbereich ist ein wesentlicher Emittent von Emissionen im Straßenverkehr. Hinzu kommt, dass sich

gerade vor dem Hintergrund der international immer strenger werdenden Vorgaben zu Treibhausgas-, Schadstoff- sowie Lärmemissionen Zero-Emission Technologien für Logistikanwendungen besonders anbieten. Mögliche Projektideen können sowohl für den urbanen Raum, als auch für ländliche Gebiete konzipiert werden.

Gefördert wird die Entwicklung und Demonstration von Zero-Emission Güterlogistikskonzepten inklusive der Verwendung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen und der Integration geeigneter Ladeinfrastrukturlösungen. Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.

Schwerpunkt 2: Mobility Solutions

Die Einbindung von Zero-Emission Technologien in ein integriertes Mobilitätssystem und das Ermöglichen darauf aufbauender zweck- und zielgruppenorientierter Serviceangebote stellt eine wesentliche Herausforderung dar. Die Verbreiterung der Angebotspalette im Umweltverbund durch vielfältige, saubere und öffentlich zugängliche Mobilitätslösungen ist dabei ein zentraler Baustein. Besonders im ländlichen Raum sind bedarfsorientierte Mobilitätsangebote nötig. Hierfür müssen passgenaue und auf das Angebot abgestimmte Infrastrukturen, für verschiedene Anwendungszwecke geeignete Fahrzeuge, modulare Servicekomponenten und ausdifferenzierte Geschäftsmodelle entwickelt bzw. integriert werden. Mittelfristig relevant wird beispielsweise die Integration von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen in Form skalierbarer, bedarfsorientierter und geteilter **Flottenlösungen** – insbesondere in an urbane Räume angrenzende Gebiete und in ländlichen Räumen – als integrativer Bestandteil zukünftiger „Mobility as a Service“ Ansätze („MaaS made in Austria“).

Für solche Flottenlösungen sollen offene Schnittstellen (APIs) und das Verknüpfen von Zero-Emission Serviceangeboten forciert werden. Des Weiteren gilt es im Sinne einer Wirkungsanalyse neuer Mobilitätsangebote und ihrer NutzerInnen-Akzeptanz entsprechende Analysen durchzuführen, welche die Skalierbarkeit und Einbettung der neuen Mobilitätsangebote in einen zukünftigen Mode-Mix speziell in peripheren Gebieten ermöglichen.

³ Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss den Erfordernissen des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe entsprechen.

Im Rahmen des Schwerpunkts kann die Einbindung eines solchen Systems entlang eines Verkehrsnetzes oder an einem oder mehrerer Mobilitätshub(s) (Bushaltestellen, Bahnhöfe, Flughäfen etc.) erfolgen. Wesentlich ist ebenfalls die Entwicklung, Integration und Erprobung geeigneter Betankungs- und Ladeinfrastrukturlösungen und die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung, sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb, sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.

Eine Einbeziehung von Anbietern des Öffentlichen Verkehrs bzw. Mobilitätsservices oder Flottenlösungen wird begrüßt.

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.

Neben diesen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ist in den eingereichten kooperativen F&E- sowie Leitprojekten auch ein **Demonstrationsteil** verpflichtend vorzusehen. In diesem Demonstrationsteil ist der bzw. sind die Projektentwicklungen (Prototypen, Systeme, etc.) in einer zumindest **6 Monate** dauernden Demonstrationsphase im Realbetrieb zu testen. Dabei ist ein Monitoring einzurichten, um festzustellen, ob der/die Prototyp/en bzw. Mobilitätslösungen 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-Dienstleistungen

3.4.1 Recycling, Rohstoffe & Wertschöpfung

Zielvorgaben

Lithiumbatterietechnologien sind Schlüsseltechnologien der Energiewende, die insbesondere für die Elektrifizierung der Verkehrssysteme essentiell sind. Damit verbunden sind große Chancen für österreichische Betriebe, Anteile in der Wertschöpfungskette zu gewinnen. Gleichzeitig sollte das prognostizierte enorme Wachstum in der Batteriefertigung möglichst ressourcenschonend erfolgen.

Mit steigenden Anteilen batterieelektrischer Mobilität stellen sich somit vermehrt Fragen zu den Themen Ressourcenverbrauch, Recycling aber auch Wertschöpfungspotenziale für Österreich in diesem Kontext. Recycling ist beispielsweise wesentlich, um Bedenken hinsichtlich der Verfügbarkeit kritischer Rohstoffe abzubauen. Außerdem sind Recyclingprozesse und damit zusammenhängende Fragen für das EU-Paket der Kreislaufwirtschaft⁴ von großer Bedeutung.

Wertschöpfungspotenziale des Recyclings sollen in Österreich erschlossen und die zum Aufbau einer wettbewerbsfähigen Batteriezellfertigung notwendigen marktwirtschaftlichen Prozesse unterstützt werden. Daher wird, in Anlehnung an die Studie im Rahmen der ersten Zero Emission Mobility Ausschreibung zu den Wertschöpfungspotenzialen in der österreichischen Fahrzeugindustrie, eine Studie mit dem Fokus auf Rohstoffe, Recycling sowie dessen nationales Wertschöpfungspotenzial für Lithiumionenbatterien ausgeschrieben.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_de

Diese Studie soll Herausforderungen und Potenziale für Österreich benennen sowie die Zielvorgaben von #mission2030 berücksichtigen. Die Einbeziehung vorhandener (internationaler) Studienergebnisse soll eine vergleichende Bewertung ermöglichen. Dabei soll die gesamte Wertschöpfungskette von der Wiedereinführung der Ressource, z.B. Elektrodenmaterialien in den Produktionsprozess, über die eigentliche Batteriezellproduktion bis zur Integration der Zellen und der nachhaltigen und umweltverträglichen Wiederverwendung der Rohstoffe berücksichtigt werden, sodass eine österreichische bzw. europäische Kreislaufwirtschaft entstehen kann.

Erwartete Ergebnisse

- Wie hoch ist das Wertschöpfungspotenzial in Österreich für das flexible und wettbewerbsfähige Recycling von kleinen, mittleren und großen Stückzahlen von Lithiumionenbatterien? [Mrd. € Wertschöpfung & zusätzliche Arbeitsplätze]
- Was muss in Österreich noch getan werden, um geeignete, auf die Zukunft ausgerichtete Batterierecyclinganlagen zu errichten?
- In welchem Bereich machen Second-Life-Anwendungen im Hinblick auf Verzögerung der anfallenden Recyclingkosten ökologisch und ökonomisch in Österreich Sinn?
- Wie können die Batterierecyclingkapazität und Batterierecyclingeffizienz in Österreich erhöht werden, da es für die Entsorgung der wertvollen Lithiumionenbatterien von Pedelecs und Elektroautos noch keinen eigenen Recyclingkreislauf bzw. auf EU-Ebene noch kein etabliertes, automatisiertes und günstiges Verfahren gibt?
- Welche Arten von Sammelsystemen bzw. welche Synergien mit bestehenden Sammelsystemen versprechen eine möglichst hohe Batterierecyclingrate?
- Für welche Materialien aus der Lithiumionenbatterie existieren bereits etablierte Recyclingkreisläufe? Für welche Materialien müssen solche erst geschaffen werden und welche Rahmenbedingungen benötigen diese, um marktfähig zu sein?
- Wie kann der Hochlauf (z. B. first-mover-Risiko, Risiko von sunken cost) bis zur Etablierung eines voll entwickelten Sammelsystems unterstützt werden?
- In wie weit kann „Design-for-Second-Life“ und „Design-for-Recycling“ jetzt schon umgesetzt werden?
- Was sind die derzeitigen und zukünftigen europäischen Rahmenbedingungen (z.B. EU-Batterierichtlinie)?
- Welche Vorgaben können sich positiv auf zukünftige Recyclingprozesse auswirken (z.B. einheitliche Kennzeichnung von Batterien inkl. verwendete Materialien)?

- Wo liegen besondere Stärken und Potenziale österreichischer KMU?
- Welche Kooperationen mit alten und neuen Akteuren sind denkbar und notwendig (z.B. OEMs, digitale Technologiefirmen, Start-Ups, Politik, Kommunen, Abfallwirtschaft, Bergbau)?
- Wie und in welchen Bereichen können sich österreichische Unternehmen in einer zukünftigen europäischen Recyclinglandschaft positionieren? Wo liegen im europäischen Vergleich die Stärken und in welchen Bereichen sollten transnationale Kooperationen angedacht werden?

Projektdauer

max. 12 Monate

Projektkosten

Max. EUR 120.000,- zzgl. allfälliger USt.

3.4.2 Technologische Optionen und ökonomische Rahmenbedingungen für einen CO₂-neutralen Güterverkehr 2050

Zielvorgaben

Bis zum Jahr 2050 wird, im Einklang mit dem Pariser Weltklimaübereinkommen, gemäß #mission2030 ein CO₂-neutraler Verkehrssektor angestrebt. Im Straßenverkehr soll bspw. mittel- bis langfristig der Umstieg auf Nullemissionsfahrzeuge auf Basis von erneuerbarer Energie sowie auf Niedrigstmissionsfahrzeuge erfolgen.

Trotz aller Zielsetzungen, Verkehr zu vermeiden und auf die Schiene zu verlagern, ist es in den vergangenen Jahren nicht gelungen, die Verkehrsmenge zu reduzieren und vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln. Der Verkehr wächst nach wie vor überproportional stark an – Österreich ist als Transitland besonders betroffen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie und zu welchen Kosten ein CO₂-neutraler Güterverkehr bis 2050 erreicht werden und welche Antriebstechnologie in welchem Ausmaß dazu beitragen kann.

Im Rahmen der 1. Ausschreibung zu Zero Emission Mobility wurde eine Studie vergeben, die beleuchten soll, inwieweit die unterschiedlich effizienten Antriebstechnologien in den jeweiligen Fahrzeugkategorien und Verkehrsträgern zur Anwendung kommen können. Neben den zukünftigen Mengengerüsten werden auch die Preisstrukturen für alle Arten an Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien abgeschätzt. Im Rahmen einer weiteren Studie soll ergänzend dazu beleuchtet werden,

mit welchen technologischen Optionen ein dekarbonisierter Güterverkehr in volkswirtschaftlich optimaler Weise abgewickelt werden kann. Ein Entwicklungspfad für unterschiedliche Zielszenarien mit der zeitlichen Perspektive 2030/2040/2050 ist aufzuzeigen. Von besonderer Relevanz sind Untersuchungen zu möglichen Kosten z.B. für die mit unterschiedlichen Fahrzeugtechnologien verbundenen Infrastrukturinvestitionen.

Referenzpunkt für erwartete Entwicklungen im Sinne eines Business-as-Usual-Szenarios sind die erwarteten Mengengerüste (auch unterschiedliche Güter- und Entfernungsklassen, Anforderungen) des Transportbedarfs des Güterverkehrs basierend auf der in Erstellung befindlichen Verkehrsprognose Österreich. Mit dem Konsortium das mit der Erstellung der Verkehrsprognose beauftragt wurde, sind im Rahmen der Projektabwicklung laufende Abstimmungen vorzunehmen. Mit einzubeziehen sind die österreichischen Klima- und Energieziele 2030 (u.a. Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf 15,7 Mio. t CO₂e) bzw. 2050 (fossilfreie Mobilität).

Erwartete Ergebnisse

- Welche Anforderungen/Use Cases eignen sich für welche Antriebstechnologien im Güterverkehr und wie sehen mögliche Entwicklungspfade dieser Antriebstechnologien bis 2030/2040/2050 aus? Welche Antriebstechnologie kann in welchem Ausmaß dazu beitragen, 2050 einen dekarbonisierten Verkehrssektor auch im Güterverkehr zu erreichen? Was sind derzeit Entwicklungsperspektiven in der Fahrzeugtechnologie? Welche europäischen Abstimmungen sind nötig (Österreich als Transitland)?
- Mit welchen Verkehrsträgern bzw. Fahrzeugen, Umschlagtechniken und Betriebskonzepten kann dieser Transportbedarf mit ausschließlich erneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden? Welchen Beitrag bzw. welche Auswirkungen haben dabei andere technologische und ökonomische Entwicklungen wie die Digitalisierung, Automatisierung und die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energieträger? Gibt es neue/innovative Konzepte die ebenfalls zu einem dekarbonisierten Güterverkehr beitragen können?
- Mit welchen volkswirtschaftlichen Auswirkungen ist zu rechnen, wenn neue technologische Konzepte verfolgt werden? In die Analyse einzubeziehen sind Ansätze wie bspw. Oberleitungen auf Autobahnen, fahrzeugseitiger Einsatz verschiedener Energieträger (Strom, Wasserstoff, Bio-Kraftstoffe inkl. Bio-CNG und Bio-LNG), Platooning und Geschwindigkeitsanpassungen bei automatisierten Transporten in der Nacht,

Anpassung höchstzulässiger Gewichte bei bestimmten Transporten, neue Umschlagtechnologien und Organisationskonzepte für intermodalen Verkehr mit verstärkter Nutzung der Schiene, innovative Konzepte für City-Logistik sowie ggf. neue Lösungen zur Kombination des Güter- mit dem Personenverkehr, neue Lösungen im Zuge der Digitalisierung.

- In die Bewertung ist neben den ökologischen, volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten auch auf die Umsetzbarkeit, die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energieträgern (vgl. Studie aus der 1. Ausschreibung), die notwendige Abstimmung mit Stakeholdern sowie die Netto-Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort zu achten.
- Unter Einbeziehung der Studie der 1. Ausschreibung sowie auf den generierten Ergebnissen dieser Studie sollen Zielszenarien bis 2030/2040/2050 für einen CO₂-neutralen Güterverkehr entwickelt als auch mögliche Entwicklungspfade zur Erreichung dieser Zielszenarien aufgezeigt und hinsichtlich volks-, betriebswirtschaftlicher und ökologischer Kriterien bewertet werden.

Die Studie soll sich im Zuge der Erarbeitung mit den Einschätzungen der betroffenen Industrien (z.B. Fahrzeugbauer, Spediteure, Infrastrukturanbieter, ...), Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholdern auseinandersetzen. Es wird erwartet, dass es im Zuge der Studienerstellung zu einem Austausch mit den relevanten Anspruchsgruppen und Expertenorganisationen kommt und auch insbesondere europäische Entwicklungen mit einbezogen werden, da Österreich als Transitland besondere geographische Voraussetzungen aufweist. Die Einbeziehung wissenschaftlicher Studienergebnisse aus Österreich und Europa für eine vergleichende Bewertung wird vorausgesetzt.

Projektdauer

max. 12 Monate

Projektkosten

Max. EUR 120.000,- zzgl. allfälliger USt.

4.0 Administratives

4.1 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch **via eCall** unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> möglich. Als Teil des elektronischen Antrags sind die **Projektbeschreibung** (inhaltliches Förderungsansuchen) und ggfls. weitere Anhänge über die **eCall Upload-Funktion** hochzuladen.

Für Einreichungen sind die vorgegebenen Vorlagen zu verwenden.

Auf die Quantifizierung der Projektziele ist besonders zu achten. Die in den Antragsformularen angegebenen maximalen Seitenzahlen je Kapitel sind als zu beachtende Richtwerte anzusehen und nach Möglichkeit einzuhalten.

Förderungskonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderungskriterien sind in den **Instrumentenleitfäden** beschrieben. Die nachfolgende Übersicht zeigt die relevanten Dokumente.

Übersicht Ausschreibungsdokumente – Förderung	
zum Download: www.ffg.at/zero-emission-mobility/2.AS_downloadcenter	
Leitprojekte	Instrumentenleitfaden Leitprojekte (PDF) Projektbeschreibung Leitprojekte (WORD) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)** (PDF)
Kooperatives F&E Projekt	Instrumentenleitfaden Kooperatives F&E-Projekt (PDF) Projektbeschreibung Kooperatives F&E Projekts (WORD) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)** (PDF)
F&E Dienstleistungen	Instrumentenleitfaden F&E Dienstleistung (PDF) Inhalt des Angebotes (PDF) Eidesstattliche Erklärung (im eCall) Bietererklärung (im eCall) Mustervertrag (PDF)
Allgemeine Regelungen zu Kosten	Kostenleitfaden 2.1 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten) (PDF)

** Liegen keine Daten im Firmenkompass vor, so muss im Zuge der Antragseinreichung eine eidesstattliche Erklärung abgegeben werden. In der von der FFG zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich – eine Einstufung der letzten 3 Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.

4.2 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 MitarbeiterInnen des Klima- und Energiefonds, des BMVIT sowie der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **bis spätestens 13.09.2019**. Die AntragstellerInnen haben rechtzeitig mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um dieses Vorgespräch zu vereinbaren. Das Vorgespräch dient der optimalen Betreuung der Einreicher bei der Erstellung des

Projektantrages. Aus diesem Grund wird empfohlen das Vorgespräch ebenfalls für kooperative Projekte durchzuführen. **Wird ein Leitprojektantrag eingebracht, ohne dass das Vorgespräch in der genannten Form durchgeführt wurde, so wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.** Wird zusätzlich um eine Förderung nach 4.3 angesucht, so wird die KPC zu dem Gespräch beigezogen, oder es ist ein separates Gespräch mit der KPC gem. 4.3 zu vereinbaren.

4.3 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) 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 im Sinne 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 oder gefährlichen Abfällen, eine Reduktion des Energieverbrauchs, eine innovative Bereitstellung von erneuerbarer Energie) ist einschätzbar und muss als Voraussetzung für eine Förderung auch quantifizierbar sein. Es sind nur jene Anteile der Investition förderungsfähig, die unmittelbar zur Erzielung des Umwelteffekts notwendig sind und dazu beitragen. Kosten, die in keinem bzw. nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden.

Förderbasis sind die umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (förderungsfähige Kosten abzüglich etwaiger Referenzkosten – sofern bei Demonstrationsanlagen Standardanlagen gegenüberstellbar sind) gemäß Förderungsrichtlinien der Umweltförderung im Inland. Wird im Rahmen des ggstl. 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 im Sinne der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland beantragt wird, hat – zusätzlich zum Gespräch gem. 4.2 wenn daran nicht auch die KPC mitwirkt – jedenfalls ein verpflichtendes gemeinsames Beratungsgespräch mit ExpertInnen der FFG und KPC **bis spätestens 13.09.2019** zu erfolgen. Die AntragstellerInnen 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 ExpertInnen 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 Anhang der Projektbeschreibung des F&E-Anteils (pdf-Dokument) die geplanten Demonstrationsanteile, die über die KPC gefördert werden sollen, im Detail anzuführen. Die zusätzlichen Spezifikationen sollen eine technische Beurteilung der Demonstrationsanteile sowie eine Beurteilung der zu erwartenden Umwelteffekte durch die KPC ermöglichen.
- ist im eCall neben der Projektbeschreibung (pdf-Dokument) und sonstigen etwaigen Anhängen zusätzlich ein Kostenplan (Excel-File) für den Demonstrationsteil hochzuladen.

Folgende ergänzende Informationen sind bei der Antragstellung erforderlich:

- Anlagenkosten, aufgegliedert nach Gewerken/ Positionen; Montagekosten; Planungskosten.
- bei Drittleistungen sind Angebote notwendig (diese müssen spätestens zum Zeitpunkt der Endabrechnung vorliegen).
- Nachvollziehbare Darstellung und quantitative Prognose des Umwelteffekts – die Darstellung des Umwelteffekts erfolgt als Gegenüberstellung der Demonstrationsanlage zur bestehenden Situation bzw. zu einer Referenzanlage, die mit konventionellen Technologien dieselbe Leistung erbringt (Beispiel: Gegenüberstellung des Energieverbrauchs aufgeteilt auf die jeweiligen Energieträger in MWh pro Jahr vor und nach Umsetzung der Demonstrationsanlage).

- Darstellung der Realisierbarkeit und des Marktpotenzials der Demonstrationsanlage.
- Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit operativen Kosten und Gewinnen der Demonstrationsanlage im Vergleich zur bestehenden Situation bzw. zu einer Referenzanlage ist zu erstellen.

Liegen zum Zeitpunkt der Einreichung noch keine Informationen über den genauen Umwelteffekt und die Kosten der Demonstrationsanlage vor, sind nachvollziehbar dargestellte Schätzungen vorzulegen.

Weiterer Ablauf nach Einreichung

Informationen zum Projektauswahlverfahren nach Einreichung der Projektanträge sind den Instrumentenleitfäden (siehe 4.1) zu entnehmen. Bei jenen Projekten, für die neben einer F&E-Förderung auch eine Umweltförderung beantragt wurde, wird der Projektantrag auch zusätzlich an die Kommunalkredit Public Consulting GmbH zur Bearbeitung übermittelt. Die Prüfung der Fördervoraussetzungen und die Ausarbeitung eines Fördervorschlages für den Investitionskostenanteil erfolgt durch die ExpertInnen der KPC.

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

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

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

Weitere Informationen zur Umweltförderung finden sich unter:

www.umweltfoerderung.at/betriebe/sonstige-umweltschutzmassnahmen-laermschutz-demonstrationsanlagen
und
www.umweltfoerderung.at/betriebe

Nachfolgende Tabelle zeigt eine 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 im Sinne 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. 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 Fördernehmerin/den Fördernehmer 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.

5.0 Rechtliche Aspekte

5.1 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, welche die Projekte beurteilen. Zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen ist auch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) verpflichtet.

Personenbezogene Daten werden nach Art 6 ff DSGVO (EU) 2016/679 verarbeitet

- zur Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen, denen FFG, KPC und Klima- und Energiefonds unterliegen, (Art. 6 Abs 1 lit c DSGVO)
- soweit keine rechtliche Verpflichtung besteht, zur Wahrnehmung berechtigter Interessen der FFG, der KPC und des Klima- und Energiefonds (Art. 6 Abs. 1 lit f DSGVO), nämlich dem Abschluss und der Abwicklung des Fördervertrages sowie zu Kontrollzwecken.

Im Rahmen dieser Verwendung kann es dazu kommen, dass die Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes, dem Bundesministerium 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.

5.2 Rechtsgrundlage

Als Rechtsgrundlagen kommen folgende Richtlinien zur Anwendung:

- Richtlinie zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung, Technologieentwicklung und Innovation (FTI-Richtlinie 2015), Themen-FTI-RL gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (GZ BMVIT-609.986/0011-III/12/2014) und des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (GZ BMWFW-97.005/0003-C1/9/2014)
- Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland idgF

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 01.01.2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 06.05.2003 [ABl. L 124 vom 20.05.2003, S. 36–41]). Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

5.3 Veröffentlichung der Förderzusage

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

5.4 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 Fördernehmerin/der Fördernehmer ist verpflichtet, sicherzustellen, dass die zur Veröffentlichung an den Klima- und Energiefonds übermittelten Berichte keinerlei sensible Daten (Art 9 DSGVO) oder personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten (Art 10 DSGVO) enthalten.

Außerdem ist die Fördernehmerin/der Fördernehmer 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 der Ausschreibung gefördert und durchgeführt werden, in einem „Leitfaden zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit“ zur Verfügung gestellt. Dieser Leitfaden ist gleichermaßen Vertragsbestandteil.

6.0 Kontakt

Programmleitung

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Mag. Gernot Wörther

Telefon: +43 1 585 03 90 24
E-Mail: gernot.woerther@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

Abwicklungsstelle für Investitionsteile

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstrasse 9, 1092 Wien

DI Wolfgang Löffler, MSc

Telefon: +43 1 31 6 31-220
E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at
www.publicconsulting.at

Programmabwicklung

Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Bereich Thematische Programme
Postanschrift: Sensengasse 1, 1090 Wien
Büroanschrift: Alserbachstraße 32, 1090 Wien

Ing. Vukasin Klepic, MSc

Telefon: +43 5 7755-5069
E-Mail: vukasin.klepic@ffg.at
www.ffg.at

Impressum

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

Programm-Management:
Mag. Gernot Wörther

Grafische Bearbeitung:
angineering.net

Fotos:
Klima- und Energiefonds / Bartl

Herstellungsort:
Wien, April 2019

