

# Leitfaden Zero Emission Mobility Implementation

Jahresprogramm 2020

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Unterstützung der Umsetzung des integrierten nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich sowie zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040



# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>1.0 Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>3</b>
<b>2.0 Das Förderprogramm</b>	<b>6</b>
2.1 Strategische Ausrichtung und Ziele des Programms	6
2.2 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen	6
<b>3.0 Die Ausschreibung</b>	<b>8</b>
3.1 Ziel der Ausschreibung	8
3.2 Ausschreibungsschwerpunkte Implementierungsprojekte	8
3.2.1 THEMENFELD 1: Zero Emission Güterverkehr	8
3.2.2 THEMENFELD 2: Zero Emission Personenverkehr	9
3.3 Allgemeine Anforderungen an Implementierungsprojekte	9
3.4 F&E-Dienstleistung	10
<b>4.0 Administratives</b>	<b>13</b>
4.1 Ausschreibungsdokumente	13
4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für Projekte	14
4.3 F&E-Dienstleistung	14
4.4 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)	14
4.5 Antragstellung	15
4.6 Weiterer Ablauf nach der Einreichung	15
<b>5.0 Rechtliche Aspekte</b>	<b>17</b>
5.1 Datenschutz und Vertraulichkeit	17
5.2 Rechtsgrundlage	17
5.3 Veröffentlichung der Förderzusage	17
5.4 Open Access – Hinweise zur Publikation	18
<b>6.0 Kontakt</b>	<b>19</b>
<b>Impressum</b>	<b>20</b>

# Vorwort

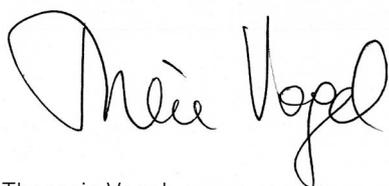
Die österreichische Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen und Vorreiter im Klimaschutz in Europa zu werden. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen muss es, neben vielen anderen Maßnahmen, auch im Verkehrssektor zu einer raschen Transformation hin zu Zero Emission Antriebssystemen kommen.

Österreich hat hierfür dank seiner innovativen Unternehmen und hervorragenden Forscher\*innen eine sehr gute Ausgangslage. In den letzten Jahren wurden im Rahmen der Forschungsprogramme des Klima- und Energiefonds sowie des BMKS viele notwendige Aspekte der Elektromobilität erforscht und bis zur erstmaligen Demonstration entwickelt. Dies betrifft nicht nur den klassischen PKW sondern auch größere Fahrzeuge wie Busse, LKWs oder Spezialfahrzeuge sowie die dazu erforderliche Infrastruktur.

Nun geht es darum, den letzten Schritt zu gehen und die Innovationen in die Implementierung, also auf die Straße zu bringen. Hierzu soll das Programm Zero Emission Implementation einen wesentlichen Beitrag leisten. Das Programm positioniert sich bewusst zwischen bestehenden Forschungs- und Marktanreizprogrammen. Hiermit soll eine Unterstützung zur Überbrückung des wohlbekannten „Tals des Todes“, das am Ende von erfolgreichen Forschungsprojekten oftmals lauert, geleistet werden. Dies ermöglicht Innovationen schneller auf den Markt zu bringen, einen signifikanten Reduktionsbeitrag bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten und nicht zuletzt die Automobilindustrie bei der bereits laufenden und unausweichlichen Transformation hin zu nachhaltigen Antriebssystemen zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund hat der Klima- und Energiefonds das Programm Zero Emission Implementation ins Leben gerufen. In den beiden Themenfeldern Zero Emission Güterverkehr sowie Zero Emission Personenverkehr können Projekte mit einem TRL<sup>1</sup> von 7–9 mit kleinem Forschungsteil und einer verpflichtenden 1-jährigen Demonstrationsphase eingereicht werden. Technologieneutralität, Missionsorientierung und die systemische Perspektive bilden dabei den Rahmen des Programmes. Weiters wird eine praxisrelevante F&E-Dienstleistung zu Fragen bezüglich Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen 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

<sup>1</sup> TRL = Technology Readiness Level

# 1.0 Das Wichtigste in Kürze

Um die von der österreichischen Bundesregierung avisierte Klimaneutralität 2040 zu erreichen bedarf es der schnellen Implementierungen von Null-Emission Technologien im Mobilitätssektor. Die Forschung hat im Bereich der Elektromobilität in den letzten Jahren große Fortschritte erzielt und viele Aspekte des Systems Elektromobilität stehen kurz vor der Markteinführung und erfordern als letzten Entwicklungsschritt die großflächige Demonstration und Validierung von Systemlösungen in größerem Maßstab in der Praxis. Dadurch soll die Marktüberleitung von erfolgreichen Forschungsergebnissen beschleunigt und ein Beitrag zur Überbrückung des klassischen „Tals des Todes“ geleistet werden. Weiters soll die österreichische Automobilindustrie bei der erforderlichen und rasch stattfindenden Transformation unterstützt werden.

Daher werden im Rahmen des Programmes konsortiale Demonstrationsprojekte mit Forschungs- und Innovationsaspekten mit einem TRL von 7–9 gefördert. Das Programm ist technologieneutral und missionsorientiert ausgelegt. Daher werden Lösungen mit batterieelektrischen, brennstoffzellen- und hochleistungskondensatorbasierten Technologien als gleichwertig angesehen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass nur 100% Null-Emission Lösungen mit lokaler Emissionsfreiheit zulässig sind. Der Schwerpunkt sollte vorrangig auf jenen Bereichen liegen die eine rasche, flächendeckende Markteinführung der Elektromobilität und damit verbunden eine rasche Emissionsreduktion ermöglichen.

Das Programm Zero Emission Mobility Implementation positioniert sich bewusst zwischen dem Forschungsprogramm Zero Emission Mobility und den Marktprogrammen der E-Mobilitätsoffensive 2019–2020 des BMK, welche gemeinsam mit der Fahrzeugs- und Zweiradindustrie sowie dem Sportfachhandel umgesetzt werden. Erfolgreich abgeschlossene Projekte des Programmes Zero Emission Mobility sind einreichberechtigt.

Projekte können in den beiden Themenfelder Zero Emission Güterverkehr sowie Zero Emission Personenverkehr eingereicht werden. Projekte müssen eine technische Innovationskomponente enthalten, können darüber hinaus aber auch soziale und/oder organisatorische Innovationen entwickeln und erproben. Eine 1 Jahr dauernde Demonstrationsphase sowie bei Wasserstoffprojekten der Einsatz von grünem Wasserstoff sind verpflichtend. Weiters wird eine F&E-Dienstleistung zu sicherheitsrelevanten Fragen bei Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen ausgeschrieben. Die Antragsprache ist Deutsch.

Projekte müssen eine Mindestförderhöhe von Euro 500.000,- übersteigen, dürfen aber eine maximale Förderhöhe von Euro 4.000.000,- nicht übersteigen. Für diese Unter- und Obergrenze sind die Forschungs- und Investitionskosten (FFG-Teil und KPC-Teil) gemeinsam zu betrachten. Bezüglich der Verteilung von Forschungs- und Investitionskosten gibt es keine strikte Vorgabe, jedoch wird von einem Forschungsanteil von etwa 30 bis 40 % sowie einem Investitionsanteil von etwa 60 bis 70 % ausgegangen. Die maximale Forschungsförderung je Projekt ist mit Euro 1.000.000,- begrenzt.

Die Projekte müssen konkrete und quantifizierte Ziele im Rahmen der Einreichung angeben. Weiters ist ein realistisches, zeitnahes Marktpotential mit möglichst großen Wachstumschancen sowie ein tragfähiges Geschäftsmodell nach der Förderperiode darzustellen.

Die Einreichung von Projektanträgen ist ausschließlich via eCall (<https://ecall.ffg.at>) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist am **09.04.2021, 12:00 Uhr** zu erfolgen.

Im Rahmen der Ausschreibung steht Fördervolumen von 7,7 Mio. EUR zur Verfügung.

## Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/ Finanzierungs- instrument	Kurz- beschreibung	maximale Förderung / Finanzierung in €	Förderungs- quote	Laufzeit in Monaten	Kooperations- erfordernis
<b>Kooperatives F&amp;E-Projekt (FFG)</b>	Kooperatives F&E-Projekt <i>Experimentelle Entwicklung</i>	min. 100.000 bis max. 1 Mio.	max. 60 %, Details siehe Instrumenten- leitfaden	max. 36	ja
<b>Umweltförderung im Inland (KPC)</b>	Demonstrations- anlage von wesentlicher Bedeutung für das Kooperative F&E-Projekt	min. 500.000 bis max. 4 Mio abzüglich FFG-Förderung	Max. 40 % in Abhängigkeit der Maßnahme	nicht anwendbar	nicht anwendbar
<b>F&amp;E-Dienst- leistung (FFG)</b>	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungs- inhaltes	max. 120.000 zzgl. USt.	Finanzierung 100 %	max. 12	nein

## Übersicht über die Ausschreibungsschwerpunkte

Ausschreibungsschwerpunkt	Zulässige Förder- und Finanzierungsinstrumente
<b>Themenfeld 1: Zero Emission Güterverkehr</b>	Kooperatives F&E-Projekt Experimentelle Entwicklung; in Verbindung mit Umweltförderung im Inland
<b>Themenfeld 2: Zero Emission Personenverkehr</b>	Kooperatives F&E-Projekt Experimentelle Entwicklung; in Verbindung mit Umweltförderung im Inland
<b>F&amp;E-Dienstleistung: Sicherheitsrelevante Fragen bei Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen</b>	F&E-Dienstleistung

## Budget – Fristen – Kontakt

Weitere Information	Nähere Angabe(n)
<b>Budget gesamt</b>	7,7 Millionen € für Forschungsförderung und Demonstrationsanlagen
<b>Verpflichtendes Vorgespräch</b>	Ein Vorgespräch bis 05.03.2021 ist für Kooperative F&E-Projekte verpflichtend.
<b>Einreichfrist</b>	09.04.2021, 12:00 Uhr
<b>Antragssprache</b>	Deutsch
<b>Ansprechpersonen</b>	<b>Dagmar Weigel</b> Telefon: (0) 57755-5045 E-Mail: <a href="mailto:dagmar.weigel@ffg.at">dagmar.weigel@ffg.at</a>  <b>Ursula Bodisch</b> Telefon: (0) 57755-5047 E-Mail: <a href="mailto:ursula.bodisch@ffg.at">ursula.bodisch@ffg.at</a>
<b>Information im Web</b>	<a href="https://www.ffg.at/zero-emission-mobility-implementation/1.Ausschreibung">https://www.ffg.at/zero-emission-mobility-implementation/1.Ausschreibung</a>
<b>Zum Einreichportal</b>	<a href="https://ecall.ffg.at">https://ecall.ffg.at</a>

# 2.0 Das Förderprogramm

## 2.1 Strategische Ausrichtung und Ziele des Programms

Im Bereich der Elektromobilität gab es in den letzten Jahren rasante Fortschritte. Viele Entwicklungen stehen kurz vor der Markteinführung und erfordern als letzten Schritt vor dem großflächigen Roll-Out einen letzten Entwicklungsschritt sowie eine Validierung der Systemlösung in größerem Maßstab in der Praxis. Österreich hat dank seiner innovativen Unternehmen sowie der hervorragenden ForscherInnen eine wichtige Rolle bei dieser Entwicklung gespielt.

Nun geht es darum diese Entwicklungsleistungen möglichst rasch zu finalisieren, zeitnah auf den Markt zu bringen und damit einen Beitrag zur Reduktion von Emissionen im Verkehrsbereich zu leisten. Daher fokussiert das Programm Zero Emission Mobility Implementation auf Lösungen mit einem TRL 7–9 und soll die Demonstration von Systemlösungen in größerem Maßstab unterstützen. Wesentlich hierbei ist, dass auch noch eine Forschungskomponente gegeben ist. Diese kann auch in einer regionalen Innovation oder in Einzelaspekten der Systemlösung liegen. Damit positioniert sich das Programm ZEMI gezielt zwischen dem Programm Zero Emission Mobility und den Programmen der E-Mobilitätsoffensive 2019–2020 des BMK und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Überleitung von systemischen Lösungen aus der Forschung in den Markt.

Im Rahmen von Zero Emission Mobility Implementation werden konsortiale Demonstrationsprojekte mit Forschungs- und Investitionsaspekten gefördert. Bei den Projekten soll darauf geachtet werden, dass die Lösungen zukunftsicher ausgelegt werden. D. h. dass zukünftige Entwicklung wie beispielsweise hohe Durchdringungsraten, sich abzeichnende Technologiesprünge, Normen oder ähnliches in der Planung bereits antizipiert werden.

Der Schwerpunkt liegt vorrangig auf jenen Themenbereichen, die eine rasche, flächendeckende Markteinführung der Elektromobilität ermöglichen. Dabei wird ein missionsorientierter und technologieneutraler Ansatz verfolgt. Insofern werden Lösungen mit batterieelektrischen, brennstoffzellen- und hochleistungskondensatorbasierten Technologien als gleichwertig förderungswürdig angesehen. Voraussetzung ist jedoch, dass es sich um 100%ige Zero Emission Lösungen<sup>2</sup> mit lokaler Emissionsfreiheit handelt.

Entsprechend der strategischen Ausrichtung des Programms wurden die folgenden 4 Ziele definiert. Ein substanzieller Beitrag zu diesen Programmzielen ist Grundvoraussetzung für eine positive Evaluierung.

- Großfläche Demonstration und Praxiserprobung innovativer Zero-Emission Technologien und Lösungen im Mobilitätssektor
- Beitrag zur Systemintegration und Marktüberleitung der demonstrierten Technologien und Lösungen sowie Aufbau nachhaltiger Geschäftsmodelle
- Stärkung der Innovationsführerschaft österreichischer Unternehmen und Schaffung von neuen Geschäftsfeldern bzw. -potentialen für österreichische Akteure
- Beitrag zur Reduktion der Emissionen im Verkehrsbereich

## 2.2 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen

### **Abgrenzung zu themenrelevanten Programmen**

Das Programm Zero Emission Mobility Implementation positioniert sich bewusst zwischen dem Forschungsprogramm Zero Emission Mobility und den Marktprogrammen der E-Mobilitätsoffensive 2019–2020 des BMK welche gemeinsam mit der Fahrzeugs- und Zweiradindustrie sowie dem Sportfachhandel umgesetzt werden.

<sup>2</sup> Range Extender und PHEV sind daher nicht im Fokus des Programmes

### **Bezug zu dem Programm Zero Emission Mobility**

Zero Emission Mobility ist ein marktnahes F&E-Programm mit Demonstrationskomponente. Im Rahmen des Programms wird eine technologieneutrale Strategie verfolgt. In diesem Sinne werden nicht technologische Lösungswege vorgegeben, sondern vielmehr derzeitige Schwächen der Elektromobilität (dies beinhaltet auch Wasserstofftechnologien) adressiert. Im Rahmen von Zero Emission Mobility werden konsortiale Forschungsprojekte gefördert, die eine klare Umsetzungsorientierung enthalten sowie über eine ausreichend breite und sich ergänzende PartnerInnenstruktur verfügen. Entlang der Innovationskette steht das Programm ZEM vor dem Programm ZEMI. Somit könnten unter anderem erfolgreiche Projekte aus ZEM im Rahmen von ZEMI auch erstmalig großflächig demonstriert werden.

### **Bezug zu den Programmen der E-Mobilitätsoffensive 2019–2020**

Die E-Mobilitätsoffensive 2019–2020 des BMK, welche gemeinsam mit der Fahrzeug- und Zweiradindustrie sowie dem Sportfachhandel umgesetzt wird, fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich durch mehrere Förderprogramme. Infrastruktur und Fahrzeuge, welche nicht Gegenstand des Forschungs- bzw. Entwicklungs- oder direkten Demonstrationsteiles von ZEMI-Projekten sind, sollen primär über das Elektromobilität-Aktionspaket gefördert werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Demonstrationsanlagen (im Sinne der Umweltförderung Inland – UFI, z. B. Fahrzeuge, Infrastruktur), die direkt im Zusammenhang mit der Entwicklung und Demonstration stehen, können im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung beantragt werden. Die Programme der E-Mobilitätsoffensive 2019–2020 schließen entlang der Innovationskette an Zero Emission Mobility Implementation an.

### **Bezug zu der Logistikförderung 2019–2023 des BMK**

Im Fokus der Logistikförderung 2019–2023 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 Akteuren durchgeführt werden. Weitere Informationen sind unter <https://www.schig.com/artikel/e6fc599e69-die-logistikfoerderung-des-bmk-2019-2023> verfügbar.

Darüber hinaus gibt es sowohl bei der Österreichischen Forschungsgesellschaft mbH (FFG) sowie der Kommunalkredit Public Consulting (KPC) und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) relevante Förderangebote. Potentiellen AntragstellerInnen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Programmverantwortlichen zu suchen.

# 3.0 Die Ausschreibung

## 3.1 Ziel der Ausschreibung

Die erste Ausschreibung „Zero Emission Mobility Implementation“ hat das Ziel die schnelle und großflächige Ausrollung von Null-Emission Technologien im Mobilitätssektor zu unterstützen. Aufbauend auf bisherigen Erkenntnissen, entwickelten Technologien und Lösungen sowie Pilotprojekten soll die Erprobung unter realen Einsatzbedingungen ermöglicht und die Weiterentwicklung in Richtung Markteinführung vorangetrieben werden. Dazu werden Forschungsprojekte mit Demonstrations- bzw. Implementierungscharakter in den Themenfeldern Zero Emission Güterverkehr und Zero Emission Personenverkehr unterstützt.

Die Ausschreibung ist technologieneutral und missionsorientiert ausgelegt und fokussiert auf eine 100%ige Elektrifizierung und lokale Emissionsfreiheit. Daher fokussiert die Ausschreibung auf Fahrzeuge mit Batterien, Brennstoffzellen oder Hochleistungskondensatoren sowie die dafür notwendige Infrastruktur. Der Schwerpunkt wird auf systemische, gesamthafte Lösungen gelegt. Weiters ist das Potential zur Skalierbarkeit von Lösungen und damit der Generierung eines Beitrages zur Reduktion von Emissionen im Verkehrssektor sowie die Schaffung von neuen Wertschöpfungspotentialen für Österreichische Unternehmen wesentlich. Die Weiterführung und großflächige Demonstration von erfolgreich abgeschlossenen Zero Emission Mobility Projekten ist erwünscht.

Im Rahmen der Forschungsförderung kommt das Instrument „Kooperative F&E-Projekte der Experimentellen Entwicklung“ der FFG zur Anwendung. Für die Förderung von Demonstrationsanlagen steht – bei entsprechendem Umwelteffekt – die Umweltförderung im Inland der KPC zur Verfügung. Gesamthafte müssen geförderte Vorhaben einem Technologiereifegrad von 7–9 entsprechen und verpflichtend eine zumindest 1 Jahr dauernde Demonstrationsphase beinhalten. Im Anschluss an das geförderte Vorhaben soll eine Überleitung in den Regelbetrieb angestrebt werden.

Aufgrund der hohen Umsetzungsrelevanz der Ausschreibung ist zu gewährleisten, dass ausreichend Umsetzungs- und Industriepartner im Konsortium vertreten sind. Weiters ist die Einbeziehung von Klein- und Mittelunternehmen (KMU) oder Start-ups in die Projekte erwünscht. Die Einbindung von internationalen Partnern und die Vernetzung zu bestehenden Initiativen ist möglich. Die Demonstration muss in Österreich erfolgen.

### WICHTIG:

Im Projektantrag sind

- die Ausgangslage und der Stand der Entwicklungen klar und wo möglich quantifiziert darzustellen.
- die Ziele und der nach Projektende geplante weitere Marktrollout nachvollziehbar zu beschreiben und zu quantifizieren (Kosten, Emissionen, Stückzahlen etc.).

## 3.2 Ausschreibungsschwerpunkte Implementierungsprojekte

Projektanträge müssen eines der nachfolgenden Themenfelder adressieren. Die Kombination der Themenfelder ist möglich. Es wird jedoch eine Fokussierung empfohlen um einen möglichst großen Output sicherzustellen. Die in den nachfolgenden Punkten genannten Voraussetzungen müssen erfüllt werden.

### 3.2.1 THEMENFELD 1: Zero Emission Güterverkehr

Der Güterverkehr ist ein wesentlicher Faktor für CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Folglich spielt hier eine 100%ige Elektrifizierung (auch über Brennstoffzellen/Hochleistungskondensatoren) eine wichtige Rolle.

Dabei werden alle Aspekte des Güterverkehrs – vom Fahrzeug über die erforderliche Ladeinfrastruktur bis hin zu Nutzungsthematiken wie etwa Logistik- oder Geschäftsmodellen – adressiert. Weiters liegen Fragestellungen der Energieaufbringung und Speicherung sowie der Sektorintegration im Fokus dieses Themenfelds.

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

Adressiert werden alle physischen Transportarten gemäß § 3 des KFG sowie ausgewählte Fahrzeuge für Spezialanwendungen im Bau-, Bergbau-, und Tourismussektor die nicht unter § 3 KFG fallen. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge kabelungebunden betrieben werden können.

### **3.2.2 THEMENFELD 2: Zero Emission Personenverkehr**

Die zeitnahe Dekarbonisierung des straßengebundenen Personenverkehrs stellt eine große Herausforderung dar. Daher werden im Rahmen dieses Schwerpunktes marktnahe Lösungen mit entsprechendem Wachstumspotenzial unterstützt, die einen wesentlichen Zielbeitrag zur Klimaneutralität 2040 leisten können.

Die Einbindung von Zero-Emission Technologien (Batterie, H<sub>2</sub>, Hochleistungskondensatoren) in das integrierte Mobilitätssystem steht im Fokus dieses Themenfelds. Dabei können sowohl straßengebundene ÖPNV-Lösungen (z. B. E-Busse) wie auch zweck- und zielgruppenorientierte Serviceangebote (E-Mikro-ÖV, E-Carsharing, E-Taxis) einen Beitrag leisten. Die Einbindung kann sowohl entlang eines Verkehrsnetzes oder an einem oder mehreren Mobilitätshub(s) (Bus-haltestellen, Bahnhöfe, Flughäfen, Raststationen, etc.) erfolgen. Die reine Anschaffung von E-PKW ist nicht Teil dieser Ausschreibung. Weiters liegen Fragestellungen der Energieaufbringung und Speicherung und der benötigten Infrastruktur sowie der Sektorintegration im Fokus dieses Themenfelds.

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

### **3.3 Allgemeine Anforderungen an Implementierungsprojekte**

Im Förderantrag sind konkret und quantifiziert die geplanten Ziele, die bis zum Projektende erreicht werden sollen, anzugeben. Die Projekte müssen zwingend eine zumindest 1 Jahr dauernde Demonstrationsphase enthalten. Die maximale Projektgesamtlaufzeit beträgt 3 Jahre. Im Anschluss an das geförderte Vorhaben soll eine Überleitung in den Regelbetrieb angestrebt werden.

Im Rahmen der Projekte sollen zukünftige Entwicklungen wie beispielsweise Technologiesprünge, ein starker Anstieg von Durchdringungsraten bei Fahrzeugen, absehbare Normen, etc. soweit möglich antizipiert und bei der Planung berücksichtigt werden. Die diesbezüglichen Überlegungen sind im Projektantrag darzustellen.

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 Wachstumspotenzial und ein tragfähiges Geschäftsmodell nach der Förderperiode dargestellt werden kann. Dies ist im Antrag entsprechend darzustellen. Die (großflächige) Ausrollung von Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ohne eine darstellbare zeitnahe Nutzungsperspektive ist nicht Teil dieser Ausschreibung.

Im Rahmen dieses Programmes können jene Investitionskosten unterstützt werden, die in einem direkten Zusammenhang mit der Demonstrationsphase stehen, also z. B. Fahrzeuge, die erforderlich sind um die Demonstrationsphase durchzuführen. Nicht-Ziel des Programmes ist die reine Förderung von Fahrzeugen oder Infrastruktur(teilen), die in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Forschungsphase stehen.

Projekte müssen eine Mindestförderhöhe von Euro 500.000,- übersteigen, dürfen aber eine maximale Förderhöhe von Euro 4.000.000,- nicht übersteigen. Für diese Unter- und Obergrenze sind die Forschungs- und Investitionskosten (FFG-Teil und KPC-Teil) gemeinsam zu betrachten. Bezüglich der Verteilung von Forschungs- und Investitionskosten gibt es keine strikte Vorgabe, jedoch wird von einem Forschungsanteil von etwa 30 bis 40 % sowie einem Investitionsanteil von etwa 60 bis 70 % ausgegangen. Die maximale Forschungsförderung je Projekt ist mit Euro 1.000.000,- begrenzt.

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

Für die Demonstrationsphase ist ein Monitoring einzurichten um festzustellen, ob die angestrebten Zielwerte erreicht werden und in welchen Bereichen weiteres Verbesserungspotenzial liegt.

Bei Wasserstoffprojekten sind nur jene Projekte zulässig, die ausschließlich grünen Wasserstoff verwenden. Die gegebenenfalls hierfür notwendige Infrastruktur zur Wasserstoffgewinnung ist förderfähig.

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

#### Sicherheitsrelevante Fragen bei Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen

##### Zielvorgaben

Für die Dekarbonisierung im Mobilitätssektor ist die Umstellung auf E-Fahrzeuge eine notwendige Voraussetzung. Die E-Mobilität wächst von Jahr zu Jahr stark an und wird sich auch in den nächsten Jahren dynamisch entwickeln. Doch kommt es bei dieser Antriebstechnologie zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen, die bis dato noch nicht bzw. noch nicht im großen Ausmaß erforscht wurden: Bei einem Brand eines E-Fahrzeugs sind noch viele Fragen offen. So kann es bei der Deformierung einer Batterie noch nach mehreren Tagen zu wiederkehrenden Bränden und Explosionen kommen, wenn diese nicht fachgerecht nachbehandelt wird. Aber auch am Unfallort selbst ist der richtige Umgang mit dem Unfallfahrzeug wesentlich. Auch hier sind bei einer Bergung von verunfallten E-Fahrzeugen noch viele Fragen offen.

Mit steigenden Neuzulassungszahlen der Elektrofahrzeuge steigt auch das Potential der möglichen Unfälle und Brände. Je nachdem wo es zu einem Batteriebrand kommt – sei es auf der Straße, in einem Tunnel oder in einer Garage – gibt es unterschiedliche Rahmenbedingungen die bei einem Einsatz beachtet werden müssen. So muss das Fahrzeug nach dem Unfall begutachtet werden, um die Schwere des Schadens und die Gefahr eines Folgebrandes abschätzen zu können. Weitere Fragen ergeben sich beim Abtransport des Fahrzeuges, bei der Zwischenlagerung des Gefahrguts und bei einem sachgemäßen Recycling bzw. einer Verwertung und Entsorgung. Wo und wie kann das Fahrzeug gelagert werden bis keine Explosionsgefahr mehr besteht? Welche Schritte sind bis zum Recycling/ bis zur Entsorgung zu setzen? Neben den FahrzeugbesitzerInnen und möglichen BeifahrerInnen gibt es viele weitere Beteiligte, die im Falle eines Unfalles dazu kommen (Einsatzkräfte, Straßenbetreiber, Transportunternehmen, HV2-TechnikerInnen, Schredder- und Entsorgungsunternehmen, etc.).

Egal ob es beim Unfall zu einem Batteriebrand kommt oder nicht, jede Situation bringt eigene Herausforderungen mit sich. Der sachgemäße Umgang mit dem Unfallauto ist dabei von Bedeutung. Durch die Ausarbeitung möglicher Szenarien und daraus abgeleiteter Handlungsempfehlungen im Falle eines Unfalls, sollen die Rahmenbedingungen für zukünftige Fälle möglichst genau definiert werden, um die Prozesse für beteiligte Parteien zu verbessern und Lösungswege aufzuzeigen.

### **Erwartete Ergebnisse**

Sofern möglich und zweckdienlich soll diese Studie auf bereits vorhandenen Ergebnissen und Projekten aufbauen, wie beispielsweise die FFG Projekte BRAFA (Brandauswirkungen von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen) und BEVITUN (Auswirkungen von Bränden mit Fahrzeugen alternativer Antriebssysteme und Kraftstoffe in Tunnelanlagen). In dieser Studie sollen insbesondere folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Anhand von welchen Merkmalen kann ein verunfalltes Fahrzeug möglichst schnell in Bezug auf Antriebsart und Batterietyp identifiziert werden, um eine geeignete Methode der Bergung wählen zu können? Aktuell bewährte und in Verwendung befindende Mittel zur Unterstützung der Einsatzfahrzeuge, wie Unfallleitfaden der Feuerwehr und QR-Codes auf den Fahrzeugen, sollen geprüft und eine mögliche Anpassung herausgearbeitet werden.
- Wie lässt sich die Beteiligung eines Akkus im Brandgeschehen erkennen? Welche Arten von Deformationen bei Batterien gibt es und wie können diese mit dem geringsten Risiko gesichert werden, um einen Brand einzudämmen bzw. eine Explosion zu verhindern? Dafür ist eine Liste mit geeigneten Methoden (Entscheidungsbaum bzw. Prozess) und Schutzausrüstungen für den sachgemäßen Umgang mit verunfallten E-Autos zu erstellen um eine Orientierungshilfe zu geben. Dies soll vor allem den Einsatzorganisationen und beteiligten Parteien in Gefahrensituationen helfen.
- Welche Auswirkungen haben verschiedene Umgebungen bei einem Unfall? Die Rahmenbedingungen bei einem Unfall auf der Straße, in Tunnelanlagen oder in einer Garage bzw. in Gebäuden sind unterschiedlich und müssen daher getrennt betrachtet werden. Z. B. werden für E-Unfallautos (aufgrund der Raumhöhe) eigene Abschleppfahrzeuge in Garagen benötigt. Basierend auf der derzeitigen Gesetzeslage sind die unterschiedlichen Szenarien auf Basis des Unfallortes auszuarbeiten und Sicherheitsvorkehrungen sowie Handlungsempfehlung für die beteiligten Parteien abzuleiten.
- Welche Maßnahmen sind für die Demontage eines verunfallten E-Fahrzeugs zu treffen, um einen Folgebrand in der Batterie zu verhindern und einen konfliktfreien Abtransport zu gewährleisten. Welche Voraussetzungen müssen getroffen werden, um den Hürden für ein Abschleppunternehmen entgegen zu wirken? Was muss bei der Lagerung bis hin zur Verwertung des E-Altfahrzeuges beachtet werden?
- Wie kann ein vollständiges Netz an benötigter Löschinfrastruktur (mobile Löschcontainer, stationäre Betonmulden, etc.) in Österreich gewährleistet werden? Wie wäre diese Löschinfrastuktur strategisch zu positionieren und wie müsste sie gesichert werden?
- Wie können E-Altfahrzeuge klassifiziert werden, um ein sachgemäßes Recycling bzw. eine Verwertung und Entsorgung sicherzustellen? Welche Abfallklassen ergeben sich (bei verunfallten und noch intakten E-Autos)? Welche Rücknahmeverordnungen gibt es und wie stellt man sicher, wem die Batterie gehört (z. B. gehört sie bei einem Batterieleasing dem Hersteller)?
- Welche Demontagemöglichkeiten für Batterien gibt es? Wie wirkt sich der Grad der Deformierung auf die Entnahme des Akkus aus und welche Gefahren können dadurch entstehen? Was müssen die beteiligten Parteien dabei beachten?

- Wie sieht ein Prozess bei einem verunfallten E-Fahrzeug aus? Welche Parteien sind involviert? Was gibt es zu beachten? Wo sind noch offene Fragen die es zu klären gilt? Gibt es Schulungsbedarf bei den Einsatzkräften und anderen beteiligten Parteien?
- Welche zusätzlichen Probleme und Schwierigkeiten können bei künftigen verunfallten E-Fahrzeugen auftreten (Straße, Tunnel und Garage)? Wie sieht der Ist-Stand aus und wo gibt es in Zukunft noch Regulierungsbedarf seitens der öffentlichen Hand?
- Welche Sicherheitsaspekte sind bei Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen (FCEV) zu beachten und inwiefern unterscheiden sich diese Fahrzeuge hinsichtlich Prozess und Handhabung zu batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV)?

Basierend auf den gesammelten Erkenntnissen und Vorgängerprojekten sollen Abläufe und Prozesse für alle beteiligten Parteien bei der Bergung und Verwertung des E-Unfallfahrzeugs (z. B. Einsatzorganisationen wie Feuerwehr sowie Hersteller, Abschlepper, HV2-Techniker,

Schredder, Forschungseinrichtungen und andere relevante Stakeholder) ausgearbeitet sowie Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Diese Studie soll eine Grundlage für die sicherheitstechnischen Fragestellungen bilden, welche vom verunfallten E-Fahrzeug bis hin zur Verwertung entstehen. Darüber hinaus sollen noch offene Fragen formuliert und benötigte gesetzliche Anpassungen aufgelistet werden. Die Studie soll im Zuge der Erarbeitung eng mit den betroffenen Parteien abgestimmt werden. Es wird erwartet, dass es im Zuge der Studiererstellung zu einem Austausch mit den relevanten Anspruchsgruppen und Expertenorganisationen kommt und auch insbesondere nationale Projekte sowie europäische Entwicklungen mit einbezogen werden. 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

Die Abwicklung des Programmes ist zwischen der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und der Kommunalkredit Public Consulting (KPC) aufgeteilt. Forschungsleistungen werden von der FFG betreut und abgewickelt. Investitionsteile werden von der KPC betreut und abgewickelt. Die beiden Organisationen stimmen sich intern ab und tauschen bei Bedarf förderungsrelevante Daten aus. Die Antragsprache ist Deutsch.

## 4.1 Ausschreibungsdokumente

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via eCall unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> ein. Der Projektantrag besteht aus:

- Projektbeschreibung – Upload im eCall (PDF)
- Online-Kostenplan – direkt im eCall einzugeben
- Optional: UFI Kostenformular – Upload im eCall (XLS)

Verwenden Sie die bereitgestellten Vorlagen und Ausschreibungsdokumente im Download Center:

[https://www.ffg.at/zero-emission-mobility-implementation/1.AS\\_downloadcenter](https://www.ffg.at/zero-emission-mobility-implementation/1.AS_downloadcenter)

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.

### Ausschreibungsdokumente

<b>Kooperatives F&amp;E-Projekt</b>	<a href="#">Instrumentenleitfaden Kooperatives F&amp;E-Projekt</a> (PDF) <a href="#">Projektbeschreibung Kooperatives F&amp;E-Projekt</a> (WORD) <a href="#">Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)</a> (PDF)*
<b>Allgemeine Regelungen zu Kosten</b>	<a href="#">Kostenleitfaden 2.1 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten)</a> (PDF)
<b>F&amp;E-Dienstleistung</b>	<a href="#">Instrumentenleitfaden F&amp;E-Dienstleistung</a> (PDF) <a href="#">Inhalt des Angebotes</a> (WORD) Eidesstattliche Erklärung (im eCall) Bietererklärung (im eCall) <a href="#">Mustervertrag</a> (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 3 Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.

## 4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für Projekte

Die Einreichung eines Implementierungsprojektes im Rahmen dieser Ausschreibung erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes gemeinsames Vorgespräch mit MitarbeiterInnen des Klima- und Energiefonds, des BMK sowie der Kommunalkredit Public Consulting (KPC) und der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) bis spätestens **05.03.2021**. Die AntragstellerInnen haben rechtzeitig mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um dieses Vorgespräch zu vereinbaren. Das Vorgespräch dient der optimalen Betreuung der EinreicherInnen bei der Erstellung des Projektantrages. Wird ein Projektantrag ohne erfolgreiches Vorgespräch eingebracht, so wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.

## 4.3 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 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 erklärt sich der Bieter mit dem Inhalt des vorliegenden Leitfadens sowie der übrigen verfahrensgegenständlichen Ausschreibungsunterlagen vollumfänglich einverstanden.

Ist ein/e (Sub-)Unternehmer in mehreren Angeboten genannt (Mehrfachbeteiligung), führt dies zum Ausscheiden aller betroffenen Angebote, wenn von einer Wettbewerbsbeschränkung bzw. -verfälschung auszugehen ist.

## Ergänzende Auskünfte

Ergänzende Fragen zu den Inhalten der ausgeschriebenen F&E-Dienstleistung sind ausschließlich spätestens 21 Tage vor Ablauf der Einreichfrist schriftlich per E-Mail an die FFG ([dagmar.weigel@ffg.at](mailto:dagmar.weigel@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 den/die Fragesteller/in nicht möglich ist. Die Fragen und Antworten werden auf den Webseiten von Klima- und Energiefonds und FFG veröffentlicht. Nach diesem Termin ist die Möglichkeit der Fragestellung nicht mehr gegeben. Der Klima- und Energiefonds und die FFG geben im Vorfeld keine Stellungnahmen zur Bewertung der Einreichung ab.

## 4.4 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)

Investitionsteile von Projekten werden über die KPC abgewickelt. Basis hierfür sind die Bestimmungen für Demonstrationsanlagen der KPC unter Verwendung der Förderungsrichtlinien der „Umweltförderung im Inland“ (UFI). Demonstrationsanlagen, für die im Rahmen des Programms „Zero Emission Mobility Implementation“ eine ergänzende Umweltförderung bei der KPC beantragt wird, müssen für das beantragte Projekt 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.

## 4.5 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, aufgeschlüsselt 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.

## 4.6 Weiterer Ablauf nach der Einreichung

### Weiterer Ablauf nach Einreichung

Informationen zum Projektauswahlverfahren nach Einreichung der Projektanträge sind den Instrumentenleitfäden (siehe 4.1) zu entnehmen. Neben der Beurteilung durch eine Jury wird der Projektantrag auch 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.

Bei Förderzusage 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](http://www.umweltfoerderung.at/betriebe/sonstige-umweltschutzmassnahmen-laermschutz-demonstrationsanlagen) und [www.umweltfoerderung.at/betriebe](http://www.umweltfoerderung.at/betriebe)

### Abgrenzung der beantragbaren Kosten

Experimentelle Entwicklung FFG	Demonstrationsanlage KPC
<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 Implementation 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 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, 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.
- Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland idgF

Als Rechtsgrundlage für „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“ wird der Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 angewendet.

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden Sie unter: [www.ffg.at/recht-finanzen/rechtliches\\_service\\_KMU](http://www.ffg.at/recht-finanzen/rechtliches_service_KMU)

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 nachdem 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.

# 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](mailto:gernot.woerther@klimafonds.gv.at)

[www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)

## Programmabwicklung

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

**DI Dagmar Weigel, MSc**

Telefon: +43 5 7755-5045

E-Mail: [dagmar.weigel@ffg.at](mailto:dagmar.weigel@ffg.at)

**DI Ursula Bodisch**

Telefon: +43 57755-5047

E-Mail: [ursula.bodisch@ffg.at](mailto:ursula.bodisch@ffg.at)

[www.ffg.at](http://www.ffg.at)

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](mailto:w.loeffler@kommunalkredit.at)

[www.public-consulting.at](http://www.public-consulting.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:  
Alexander Kirch / Shutterstock.com  
BigPixel Photo / Shutterstock.com

Herstellungsort:  
Wien, Oktober 2020

