

Leitfaden

Ausschreibung Modellregion Elektro- mobilität

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



Vorwort

E-Mobilität – Konstanz und Professionalität sind der Schlüssel zum Erfolg

Der Klima- und Energiefonds schreibt auch 2013 das Programm „Modellregion Elektromobilität“ aus. Die 2008 erstmals aufgelegte Initiative repräsentiert besonders gut die Ideologie unseres Hauses. Forschungsprogramme (Leuchttürme der E-Mobilität) und Markteinführung (Modellregionen) werden strategisch gemeinsam und unabhängig von temporärem Medieninteresse ausgeschrieben. Diese Konstanz zeigt ihre Früchte: Österreich zählt heute im Bereich des strombetriebenen Verkehrs europaweit zu den Vorreitern – und das hat viel mit den Impulsen des Klima- und Energiefonds zu tun.

Seit 2012 arbeiten wir am Übergang des Programms aus der Phase des Aufbaus in das Stadium der Weiterentwicklung. Die Modellregionen der E-Mobilität sollen aus den bisher gewonnenen Erfahrungen die richtigen Schlüsse ziehen und zeigen, wie „Zero Emission“-Verkehr beschleunigt in Österreich Fuß fassen kann. Es geht auch darum, Fakten zu schaffen, die außerhalb der Modellregionen sofort aufgegriffen und umgesetzt werden können.

Der Handlungsdruck ist enorm: Um die Klimaerwärmung auf 2° C zu stabilisieren, müssen laut Wissenschaft und Politik bis 2050 mindestens 80 bis 95 % der Treibhausgase eingespart werden. Verkehr ist dabei ein zentraler Ansatzpunkt: Wir müssen energisch gegensteuern, um den düsteren Prognosen der Klimaforschung zu entgehen.

E-Mobilität ist dabei ein Lösungsansatz. Wenn die „Energierategie Österreich“ davon spricht, bis 2020 den Bestand an Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeugen) auf 250.000 batteriebetriebene Fahrzeuge zu steigern, dann ist dies mit Sicherheit ein ambitioniertes Ziel. Ohne Ambition ist Klimaschutz nicht denkbar. Und es ist unsere Aufgabe, die Umsetzung in diese Richtung zu verstärken.

Die Ausschreibung für das Programm der Modellregionen der E-Mobilität 2013 richtet sich ausschließlich an die bereits bestehenden acht Modellregionen und Unternehmen/Organisationen, die mit diesen zusammenarbeiten oder zusammenarbeiten möchten: Vorarlberg, Salzburg, Wien, Graz, Klagenfurt, Niederösterreich, Eisenstadt und die Post AG. Jede dieser Regionen verfügt über einen anderen Schwerpunkt, um in möglichst vielen Teilbereichen der E-Mobilität Erfahrungen zu sammeln.

In Phase 2 unserer Förderstrategie legen wir bei den E-Mobilitäts-Regionen den Fokus auf Stärkung und Ausbau der eingeleiteten Entwicklungen. Es gilt, die im internationalen Vergleich hervorragenden Ergebnisse der Gründungsphase zu vernetzen und die Fortschritte zu beschleunigen. Der Austausch zwischen den Regionen wird systematisiert. Die Regionen sollen verstärkt voneinander profitieren. Die Basis ist geschaffen: Mittlerweile sind die Zielgruppen und MultiplikatorInnen identifiziert, die Geschäftsmodelle erprobt und den Erfordernissen angepasst. Jetzt geht es darum, die Projekte in die richtige Richtung weiterzutreiben.

In den Fokus kommen Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung. Die Wende im Kopf ist im Bereich der Mobilität zweifellos eine hohe Hürde. Wir sprechen von der Abkehr von Gewohnheiten. Die Erfahrungen in den E-Mobilitäts-Regionen unterstreichen aber, dass die Bürgerinnen und Bürger bereit sind, emissionsmindernde Alternativen anzunehmen, wenn sie durchdacht sind. Es ist die Aufgabe unserer E-Mobilitäts-Regionen, genau das herauszufinden.

Wir freuen uns auf zahlreiche und vor allem kreative Einreichungen.

Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Es gibt in Österreich acht Modellregionen für E-Mobilität. Diese Regionen haben sehr unterschiedliche Ausrichtungen bezüglich Zielgruppen, Geschäftsmodelle und geografischer Rahmenbedingungen. Die gewonnenen Erfahrungen in den Modellregionen sind deshalb sehr breit und für die weitere Verbreitung der E-Mobilität essenziell.

Bei der vorliegenden Ausschreibung werden ausdrücklich keine neuen Modellregionen gesucht. Ziel ist es, bestehende Modellregionen zu vernetzen und bei deren Entwicklung zu stärken. Dies wird durch die inhaltliche Schwerpunktsetzung auf folgende Bereiche erzielt.

Inhalt der Ausschreibung:

- Verknüpfung und Verbindung der E-Mobilität in bestehenden Modellregionen
- weitere Konsolidierung bestehender und im Aufbau befindlicher Modellregionen

Ein Fokus soll bei beiden Punkten auf E-Fahrzeugen und E-Mobilität in Flotten- und Logistikkonzepten im Personen- und Güterverkehr liegen.

Zugelassene Projektwerber:

Alle acht bestehenden Modellregionen bzw. Organisationen, Unternehmen, Forschungseinrichtungen, die im Rahmen der Ausschreibung im Sinne des Ausschreibungsgegenstandes zur weiteren Entwicklung der Modellregionen beitragen können. Jedes Unternehmen, jede Organisation und jede Forschungseinrichtung muss mit zumindest einer oder besser mit mehreren Modellregionen oder Leuchtturmprojekten kooperieren. Gleiches gilt für Modellregionen, die im Rahmen des Themenfeldes 3.1 („Verknüpfung und Verbindung“) einreichen. Modellregionen, die im Themenfeld 3.2 („Konsolidierung“) einreichen, können auch ohne Kooperationspartner einreichen.

Budget: 1 Mio. Euro

Einreichung: 15.07.2013 bis 18.10.2013, 12:00 Uhr

Einreichung bei: www.klimafonds.gv.at/emob

Verbindung und Abgrenzung der Ausschreibungen „Modellregion Elektromobilität“, „Leuchttürme und Demonstrationsprojekte der E-Mobilität“, „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“, „Umsetzungsmaßnahmen aus dem IVS-Plan“ und „klima:aktiv mobil“

- Während bei der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ am Markt befindliche Technologien und E-Mobilitäts-Angebote mit Strom aus erneuerbarer Energie mittels Geschäfts- und Nutzungsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden und die Verknüpfung der Modellregionen forciert werden soll, kombiniert die Ausschreibung „Leuchttürme und Demonstrationsprojekte der E-Mobilität“ die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Demonstration und Erprobung nutzerInnengerechter systemischer Lösungen für neue E-Mobilitäts-Angebote mit der klaren Zielsetzung der Erreichung der Marktreife dieser Lösungen. Zur Gewährleistung der Verknüpfung und Vernetzung sowie der Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme zwischen bestehenden und neuen Leuchttürmen, Modellregionen oder anderen E-Mobilitäts-Initiativen
- wird eine Kooperation zwischen den Projekten und AkteurInnen empfohlen.
- 2013 wird auch das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ ausgeschrieben. Dieses Programm baut auf der Idee und dem Ansatz der Leuchttürme der Elektromobilität auf und fokussiert die Thematik der Demonstration und Erprobung nutzerInnengerechter systemischer Lösungen für neue E-Mobilitäts-Angebote auf die Themenfelder „paraöffentlicher Verkehr“ sowie „e-Car-Sharing-Modelle“, jeweils im urbanen Bereich. Das Programm bildet somit eine – temporäre und thematisch stark eingegrenzte – Schwerpunktsetzung innerhalb der Leuchttürme der Elektromobilität, ohne den Demonstrationscharakter der Leuchttürme abzulegen. In diesem Sinne ist auch eine klare Abgrenzung zu den Modellregionen bzw. „klima:aktiv mobil“ gegeben.

- Das Programm „Umsetzungsmaßnahmen aus dem IVS-Plan“ beschäftigt sich mit der Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen in Testpads und Testfeldern. Eine Kooperation mit den E-Mobilitäts-Modellregionen bzw. die Nutzung der Ergebnisse der Leuchttürme ist durchaus möglich.
- Während bei „klima:aktiv mobil“ Einzelprojekte von Gemeinden und Unternehmen zur Fuhrparkumstellung unterstützt werden, handelt es sich beim Programm „Modellregion E-Mobilität“

- um übergreifende Modellvorhaben mit regionalen und umfassenden Ansätzen, die alle Themenfelder der E-Mobilität abdecken.
- Auch Hinweise auf die Ergebnisse der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) bzw. die „Mikro-ÖV-Systeme“ seien an dieser Stelle angebracht. Potenziellen AntragstellerInnen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Abwicklungsstellen zu suchen.

2.0 Strategie und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Obwohl es bislang zu keinem international bindenden Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll gekommen ist, hat man sich auch global wissenschaftlich und politisch auf das sogenannte 2° C-Ziel für die maximale globale Erwärmung geeinigt. Laut „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)“ und der von der EU beschlossenen „Roadmap for a Low-Carbon Economy“ müssen die Industrienationen bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 80 bis 95 % reduzieren, um den globalen Temperaturanstieg auf 2° C zu beschränken. Ein durchschnittlicher globaler Temperaturanstieg von 2° C würde bereits sehr gravierende Konsequenzen für unsere Gesellschaft mit sich bringen. Darüber hinausgehende Temperaturanstiege würden zu katastrophalen Auswirkungen führen. Langfristig wird man deshalb davon ausgehen müssen, dass der Verkehr größtmöglich CO₂-emissionsfrei sein muss, da die Restemissionen für lebensnotwendige Produkte und Dienstleistungen (Nahrungsmittel, Industrie etc.) benötigt werden. Eine derartig enorme Emissionsreduktion erfordert den breiten Einsatz alternativer Antriebe. Mobilität, die auf Strom aus erneuerbaren Energieträgern beruht, hat das Potenzial, positiv zu diesem Ziel beizutragen.

In Österreich (2010 zeichnet der Verkehr mit 28 %) für einen wesentlichen Anteil an den CO₂-Emissionen verantwortlich. Von 1990 bis 2011 ist ein enormer Anstieg der

Treibhausgasemissionen um mehr als 55 % zu verzeichnen. Der motorisierte Individualverkehr trägt zu rund der Hälfte der gesamten Treibhausgasemissionen bei.

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „grüne, umweltfreundliche Mobilität“, insbesondere E-Mobilität mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern. Getankt wird beispielsweise Strom, erzeugt aus Photovoltaik-, Wind- und Wasserkraftanlagen. Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente erneuerbare Energiebereitstellung eine wesentliche Rolle.

Im Jahr 2008 wurde Österreichs erste „Modellregion Elektromobilität“ in Vorarlberg mit den Mitteln des Klima- und Energiefonds entwickelt. Inzwischen kann Österreich acht E-Mobilitäts-Modellregionen vorweisen. Näheres zu den Modellregionen und Leuchtturmprojekten finden Sie unter: www.klimafonds.gv.at und www.e-connected.at

Die vorliegende Ausschreibung hat zum Ziel, die bestehenden Modellregionen mittels der Implementierung von erfolgversprechenden Ansätzen weiter zu stärken und zu vernetzen. Nach vier Jahren Umsetzungszeit und einem Jahr Konsolidierung und Vernetzung konnten viele Erkenntnisse gewonnen werden, die bei der Erstplanung noch nicht in dieser Deutlichkeit vorgelegen sind. Auf diese Erfahrungen und auf die Erfahrungen anderer Modellprojekte gilt es aufzubauen.

2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds

E-Fahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als fossil betriebene Fahrzeuge; bei einem entsprechenden Anteil von erneuerbarer Energie emittieren sie deutlich weniger CO₂. Die Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ orientiert sich somit an den Grundstrategien des Klima- und Energiefonds.

Österreich kann bzw. muss aus vielerlei Gründen eine Vorreiterrolle einnehmen. Durch den hohen Anteil an erneuerbarer Energie im heimischen Strom-Mix ist Österreich für eine nachhaltige Nutzung der E-Mobilität besonders geeignet.

Eine systematische Verlagerung zur E-Mobilität würde langfristig Arbeitsplätze sichern bzw. sogar ausbauen und eine internationale Technologievorreiterchaft ermöglichen.

Im Rahmen der von der Bundesregierung beauftragten „Energiestrategie Österreich“ (von Lebens- und Wirtschaftsministerium erarbeitet) steckt man sich zum Ziel, 250.000 zweispurige E-Fahrzeuge (reine Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybridfahrzeuge) bis zum Jahr 2020 auf die Straße zu bekommen. Diese 250.000 Fahrzeuge können auch maßgeblich zur Erreichung der „2020“-Ziele der EU beitragen. Bis 2020 müssen 10 % aller transportrelevanten Treibstoffe in der EU aus erneuerbaren Energieträgern gewonnen werden. Die E-Mobilität kann dazu einen hohen Beitrag leisten, da einerseits für diese ein hoher Anrechnungsfaktor (Faktor 2,5 für E-Mobilität) zum Tragen kommt und andererseits auch die geforderte höhere Beimischung von Biotreibstoffen zum fossilen Treibstoff das Ziel allein nicht erreichen kann.

Das vorliegende Programm soll zur raschen und effizienten Erreichung dieses Ziels wesentlich beitragen.

2.3 Programmziele

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

Der Klima- und Energiefonds sieht die „Modellregion Elektromobilität“ als Treiber und Wegbereiter für eine Verbreitung der E-Mobilität in Österreich. Klares Ziel muss es sein, dass die Modellregionen nach anfänglicher Starthilfe durch den Klima- und Energiefonds nach wenigen Jahren funktionierende Geschäftsmodelle entwickelt haben, die sich wirtschaftlich darstellen lassen. Die mediale Aufmerksamkeit, die auf die jeweilige Modellregion gerichtet ist, und das aktive Verbreiten der Erkenntnisse und Erfolge in den Modellregionen werden in den nächsten Jahren viele österreichische Projekte inspirieren. Durch die Vorarbeit in den Modellregionen wird der Einstieg für viele AkteurInnen erleichtert.

In wenigen Jahren soll aus diesen Keimzellen das E-Mobilitäts-Land Österreich entstanden sein. Auch die österreichische Industrie und der Handel profitieren durch die Aktivitäten der Modellregionen. Österreichische Technologien im Fahrzeug- bzw. Infrastrukturbereich können optimal im Realbetrieb erprobt und somit für den internationalen Markt weiterentwickelt werden. Die nationale Nachfrage nach E-Mobilität, die durch die Aktivitäten der Modellregionen initiiert wird, hat nachhaltig positiven Einfluss auf den Handel von relevanten E-Mobilitäts-Komponenten in Österreich.

Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes;
- die Nutzung der Synergien und das gegenseitige Fördern der Marktpenetration von erneuerbarer Energie und E-Mobilität: Erneuerbare Energien sollen die E-Mobilität 100 % emissionsfrei machen und die E-Mobilität kann zukünftig dazu beitragen, die Ertragsschwankungen von erneuerbaren Energien auszugleichen;
- die Gewinnung von Erkenntnissen und folglich von Lösungsansätzen zu Markteinführungshürden, um die weitere Verbreitung der E-Mobilität in Österreich zu erleichtern;
- die Förderung der Kombination von nachhaltigen Energie- und Mobilitätsdienstleistungen;
- die Initiierung neuer Formen der Mobilität (z. B. die Einbindung von E-Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr (ÖV), das Beziehen der Dienstleistung „Mobilität“ von einer/einem AnbieterIn anstelle des Besitzes des Fahrzeugs);
- die Zusammenführung von Produkten aus der Technologieentwicklung und der Demonstration und der Markteinführung in der Modellregion mit Fokus auf österreichische Wertschöpfung;
- die Schaffung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur auf Basis zusätzlicher erneuerbarer Energie;

- das Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die Einführung von E-Fahrzeugen gepaart mit dem Anspruch, Erfahrungen und Best-Practice-Ansätze für eine spätere Programm-Multiplikation in weiteren österreichischen Regionen zu gewinnen.

Um die Programmstrategie während der gesamten Laufzeit des Projekts aufrechterhalten zu können, wird der Betreibergesellschaft bzw. dem Unternehmen (Einreicher) verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Austausch mit anderen Modellregionen und Leuchttürmen innerhalb eines Beirats) zuteil. Darüber hinaus bestehen weitere Programme des Klima- und Energiefonds (z. B. „Forschungsprogramme“, „Leuchttürme E-Mobilität“, „Förderaktion Photovoltaik“, „Klima- und Energie-Modellregionen“), welche Synergien mit der „Modellregion Elektromobilität“ nutzen können. Die im Rahmen der „Modellregion Elektromobilität“ erfassten Projekte sollten sich auch aktiv um die Zusammenarbeit mit Projekten aus den oben genannten Programmen bemühen.

Im Hinblick auf die Möglichkeit einer breiten Nutzung der Ladeinfrastruktur ist die Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme sicherzustellen, sodass NutzerInnen – insbesondere von anderen Modellregionen, Leuchtturmprojekten der E-Mobilität

oder anderen E-Mobilitäts-Initiativen – die öffentlichen und halböffentlichen Ladestationen nutzen können (z. B. offene Schnittstellen für Kommunikation, Ladesteuerung und Verrechnung, Ladesteckerkompatibilität etc.).

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

Um all diese Ziele zu erreichen, bedarf es Know-how und Erfahrung. Das Programm „klima:aktiv mobil“ des Lebensministeriums kann durch das vorhandene Beratungsprogrammnetzwerk Stakeholder, insbesondere einzelne interessierte Unternehmen und Kommunen, die als Projektpartner teilnehmen könnten, informieren und beraten. Interessierte können die „klima:aktiv mobil“-Beratungsangebote zu Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltung, für Städte, Gemeinden und Regionen sowie für Tourismus und Freizeit für ergänzende Vorhaben der Projekteinreichung entsprechend den Förderrichtlinien nutzen.

3.0 Themenfelder der Ausschreibung

In Österreich sind seit 2008 acht E-Mobilitäts-Modellregionen entstanden. Diese Modellregionen haben jeweils eine sehr unterschiedliche Ausrichtung hinsichtlich Nutzungs- und Geschäftsmodellen, Zielgruppen, Art der Fahrzeuge, der Beförderung von Gütern oder Personen sowie Infrastruktur bzw. geografischer Rahmenbedingungen. Die Erfahrungen, die in diesen Modellregionen in den letzten Jahren gesammelt wurden bzw. zurzeit gesammelt werden, sind für den weiteren Ausbau der E-Mobilität in Österreich unerlässlich. Der Klima- und Energiefonds möchte bestehende Modellregionen weiter bei der Entwicklung unterstützen und schreibt daher folgende Schwerpunkte im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung aus.

3.1 Verknüpfung und Verbindung der E-Mobilität in zwei oder mehreren bestehenden Modellregionen (Investitionsförderung und Förderung immaterieller Leistungen sowie Direktbeauftragungen)

Die acht bestehenden Modellregionen und sieben Leuchtturmprojekte tauschen ständig die so essenziellen Erfahrungen aus. Im ersten Schritt war es beabsichtigt, im Sinne der Innovationsförderung relativ unabhängige Konzepte zu entwickeln. Nun ist die Zeit gekommen, Erfolgsfaktoren auf andere Modellregionen zu übertragen. Neben der Implementierung von

erfolgsversprechenden Geschäftsmodellen, ist die Überzeugungsarbeit vor Ort ein wichtiger Baustein, um mehr NutzerInnen von den Vorteilen der bestehenden Modellregionen und der E-Mobilität zu überzeugen. Ebenso werden die Vernetzung und Kooperation der Modellregionen mit den Leuchtturmprojekten empfohlen. Folgende Schwerpunkte werden im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung unterstützt:

Bewusstseinsbildung

Hier soll insbesondere die zielgruppenorientierte Darstellung der Vorteile der E-Mobilität gegenüber besonders geeigneten NutzerInnengruppen ein Schwerpunkt dieser Ausschreibung sein. Besonders geeignete Zielgruppen sind z. B. Unternehmensflotten (Personen- und Gütertransport), Carsharing-NutzerInnen und PendlerInnen.

Physische Vernetzung

Hier liegt das Hauptaugenmerk auf der Möglichkeit der Vernetzung der Modellregionen untereinander, aber auch mit dem Umland der jeweiligen Modellregionen. Im Besonderen ist die Einbindung von Klima- und Energie-Modellregionen erwünscht. Die E-Mobilitäts-Modellregionen sollen nicht als statische mobile Inseln agieren, sondern als Keimzellen der Multiplikation. Dabei sind Modelle zu entwickeln, die der/dem Nutzerin/Nutzer – trotz der derzeit limitierten Reichweite – im Bedarfsfall die Möglichkeit bieten, überregionale Fahrten durchführen zu können. Auf die innovative Einbindung des öffentlichen Verkehrs sowie die Kooperation mit Carsharing-Angeboten und Autovermietern für überregionale Fahrten ist hier besonders einzugehen.

Ladeinfrastruktur

Voraussetzung für die breite Einführung der E-Mobilität ist eine bestmöglich interoperable und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur in den verschiedenen Modellregionen, die letztlich auch landesweit interoperabel funktionieren soll. Die Ladeinfrastruktur muss vor allem kostengünstig und praktikabel sein, d. h., sie muss am richtigen Ort sein, die wichtigsten Funktionen müssen erfüllt und von der/dem Kundin/Kunden ohne jegliche Zugangshürden bedien- und bezahlbar sein.

Ladestellenfinder

Besonders gesucht werden Projekte zur professionellen Entwicklung von universell nutzbaren „Ladestellenfindern“, die alle österreichischen Ladestellen praktikabel und standardisiert verwalten. Diese Ladestellenfinder müssen unter anderem auch Auskunft über Verfügbarkeit, Abrechnungsart sowie die

Möglichkeit der Reservierung bieten. Eine Orientierung an bereits bestehenden Entwicklungen ist gewünscht. Auch die Verfügbarkeit von verlässlichen Daten und Datenstandards ist Teil der Lösung.

Kostenwahrheit

Ein wesentlicher Schwerpunkt ist auch die Vermittlung der Kostenwahrheit der unterschiedlichen Mobilitätsformen. Dies kann beispielsweise durch einen Vergleich der „Total Costs of Ownership“ ermöglicht werden.

Im Rahmen dieser Projekte sollen einfach und plakativ folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie hoch sind die monetären (eventuell auch ökologischen) Kosten, um bestimmte Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen? Auch die Frage, ob während der Fahrzeit andere Tätigkeiten ausgeführt werden können (z. B. im öffentlichen Verkehrsmittel) oder ein Fahrzeug gelenkt werden muss (Individualverkehr), muss Auswirkung auf die ökonomische Betrachtung der Mobilitätswahl haben.
- Damit unmittelbar in Verbindung stehen Web- und Handy-Applikationen. Die NutzerInnen brauchen eine gute, praktikable und fundierte Entscheidungsbasis für ihre Mobilitätswahl. Es muss nicht nur Ziel sein, Tools möglichst anwenderInnenfreundlich zu entwickeln, sondern gleichzeitig eine möglichst zielgruppentreue Verbreitung des Tools zu gestalten. Hierauf wird großer Wert gelegt.

Testaktionen/Verleihplattform

Erfahrungsgemäß ist der Test von E-Fahrzeugen der erfolgsversprechende erste Schritt, um von einer dauerhaften Nutzung überzeugt zu werden. Zielgruppenorientierte Testaktionen in den Modellregionen sind gefragt.

Eine zentral gesteuerte Verleihplattform für E-Fahrzeuge, welche für potenzielle NutzerInnen die Fahrzeuge für mehrere Tage/Wochen für praxistaugliche Testzwecke zur Verfügung stellt, ist besonders gewünscht. Diese Verleihplattform kann einerseits die E-Mobilitäts-Modellregionen bedienen und andererseits auch auf die Klima- und Energie-Modellregionen (106 Regionen) ausgedehnt werden. Autovermieter oder Fahrzeughersteller würden sich hier als Projektnehmer besonders eignen. Der Klima- und Energiefonds würde eine Positionierung dieser Verleihplattform in den Klima- und Energie-Modellregionen und E-Mobilitäts-Modellregionen im Rahmen seiner Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit aktiv unterstützen.

Entwicklung und Anwendung von Risiko- und Kostenminimierungsmodellen für KundInnen

Die derzeit limitierenden Faktoren für die weitere Ausbreitung der E-Mobilität sind vor allem das Risiko der „First Mover“, der hohe Anschaffungspreis, die Reichweiten-Einschränkung und die Batterielebensdauer. Projekte, die sich mit Geschäfts- und Nutzungsmodellen dieser Thematik annehmen, sind gefragt.

3.2 Konsolidierung bestehender und im Aufbau befindlicher Modellregionen (vorwiegend Investitionsförderung)

Die bestehenden acht Modellregionen sollen bei der Umsetzung ihrer ambitionierten Ziele weiter unterstützt werden. Maßnahmen, die der Weiterentwicklung der Modellregionen dienlich sind, sind Teil dieses Schwerpunkts. Es ist nicht Ziel, auf die rein quantitative Ausdehnung der Modellregion zu setzen, sondern innovative Ansätze zu entwickeln, die bislang ungelöste oder neue Problemstellungen adressieren. Eine Vernetzung mit relevanten E-Mobilitäts-Projekten, insbesondere den Leuchtturmprojekten, ist zu gewährleisten.

Folgende Schwerpunktthemen sind ausgeschrieben:

- **Einsatz von E-Fahrzeugen für innovative ÖV-Projekte:**
Für innovative ÖV-Projekte gibt es viele Anwendungsfelder und Nutzungspotenziale (z. B. E-Busse). Denkbar sind auch den konventionellen ÖV ergänzende, bedarfsorientierte ÖV-Lösungen mit E-Fahrzeugen und E-Shuttle-Verkehr (z. B. touristische Ziele, Einkaufsmöglichkeit mit Transportbedarf etc.).
Aufgrund der relativ geringen Distanz und der fixen Anfangs- und Endpunkte können in diesem Bereich Ladevorgänge problemlos sichergestellt werden. Besonders hervorzuheben ist der Ersatz von bestehenden fossilen Systemen und der daraus resultierende Umwelteffekt.
- **Unternehmensflotten, Taxidienste, Carsharing und PendlerInnen sowie Zustell- und Verteilerverkehr** sind prädestiniert für die Anwendung von E-Fahrzeugen. Lademöglichkeiten, die Vorhersehbarkeit von Weglängen und die regelmäßige sowie hohe jährliche Kilometerleistung sind optimale Bedingungen für den Einsatz von E-Fahrzeugen als Ersatz für fossile Fahrzeuge. Innovative Projekte mit Lösungsansätzen zur Hebung der Potenziale, insbesondere bei PendlerInnen und Logistikwegen, sollen unterstützt werden.
- **Weitere der Konsolidierung und dem Ausbau dienliche Aspekte:**
Darüber hinaus werden neue Ansätze unterstützt, die bislang in der Modellregion im Zuge der Ersteinreichung nicht geplant waren.

4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Alle acht bestehenden Modellregionen bzw. Organisationen, Unternehmen, Forschungseinrichtungen, die im Rahmen der Ausschreibung im Sinne des Ausschreibungsgegenstandes zur weiteren Entwicklung der Modellregionen beitragen können. Jedes Unternehmen, jede Organisation und jede Forschungseinrichtung muss mit zumindest einer oder besser mit mehreren Modellregionen oder Leuchtturmprojekten kooperieren. Gleiches gilt für Modellregionen, die im Rahmen des Themenfeldes 3.1 („Verknüpfung“) einreichen. Modellregionen, die im Themenfeld 3.2 („Konsolidierung“)

einreichen, können auch ohne Kooperationspartner einreichen.

Das eingereichte Mobilitätskonzept muss in Zusammenhang mit zumindest einer bestehenden Modellregion stehen.

Vor Einreichung des Antrags ist verpflichtend ein Vorgespräch mit der Abwicklungsstelle KPC zwischen 01.09. und 30.09.2013 durchzuführen.

Anmeldung bei:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)
Türkenstraße 9, 1092 Wien

Kontaktpersonen:

DI Wolfgang Löffler, MSc

Telefon: 01/316 31-220

E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

Mag. (FH) Georg Schmutterer

Telefon: 01/316 31-354

E-Mail: g.schmutterer@kommunalkredit.at

4.2 Budget

Im Rahmen der Ausschreibung steht 1 Mio. Euro an Mitteln zu Verfügung.

Aufgrund des limitierten Budgets werden nur jene Projekte, die von der Fachjury am besten bewertet werden, zum Zug kommen können. Die budgetäre Projektkosten-Obergrenze ist naturgemäß durch das verfügbare Förderbudget limitiert. Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

4.3 Grundsätze der Ausschreibung

- Einsatz erneuerbarer Energien: Erneuerbare Energien sind der Schlüssel zur ökologischen Nachhaltigkeit und langfristigen Akzeptanz der E-Mobilität. Deshalb liegt seit Anbeginn ein Fokus der Ausschreibung auf diesem Aspekt. Projekte, welche die untrennbare Verknüpfung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern und E-Mobilität darstellen, sind gefragt. Einzelförderungen von Projekten im Bereich erneuerbarer Energien ohne direkte Verbindung zur Modellregion fallen nicht unter diesen Schwerpunkt. Energiebilanztechnisch muss der zusätzlich benötigte Strom über zusätzlich installierte Anlagen erneuerbarer Energien bereitgestellt werden.
- Stärkung des und Kombination mit dem öffentlichen Verkehr („Koexistenz“ und Synergie).
- Entwicklung innovativer Ansätze und Verbreitung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit. Öffentlich zugängliche Monitoring-Ergebnisse und fundierte Projektberichte sind dafür Grundvoraussetzung.
- Die Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen zu erzielen ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene zweispurige Fahrzeuge. Ansätze, wie Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerung (z. B. „Range Extender“), deren Batterien über eine externe Stromquelle geladen werden, können jedoch auch zum Einsatz kommen. Der Schwerpunkt der Investitionen richtet sich somit an dementsprechende Technologien. Alle Fahrzeugformen

müssen jedenfalls den Gesamtansatz der Modellregion unterstützen und zu einem möglichst hohen Umweltnutzen beitragen.

4.4 Unterstützte Maßnahmen

- Investive Maßnahmen in z. B. Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, stromproduzierende Anlagen für Strom aus erneuerbaren Energieträgern („klima:aktiv mobil“-Richtlinien)
- Konzepte und Machbarkeitsstudien, die eine direkte Umsetzung beabsichtigen (Direktbeauftragung bzw. FTE-Richtlinien)
- Monitoring bestehender Systeme in der jeweiligen Modellregion (Direktbeauftragung bzw. FTE-Richtlinien)
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung (Direktbeauftragung)
- Leistungen für Entscheidungshilfen für z. B. Ladestellenfinder, Kostenanalysetool, Mobilitätszentralen (FTE-Richtlinien, „klima:aktiv mobil“-Richtlinien)

Das Programm bietet für den/die AntragstellerIn eine Finanzierung in Form von Investitionszuschüssen auf Basis der Förderrichtlinien „klima:aktiv mobil“ i.d.g.F.

Förderungen für die forschungsrelevanten Teile basieren auf den „Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung“ (FTE-Richtlinien) i.d.g.F.

Einzelne Maßnahmen können mit einer Direktbeauftragung von bis zu 100.000 Euro (exkl. USt.) beauftragt werden.

4.5 Einreichunterlagen

Die Einreichung muss den jeweiligen Grundsätzen der in Kapitel 3 definierten Themenfelder entsprechen. Die Einreichunterlagen sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 4.8). Folgende Inhalte des Antrags sind erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige Betreuung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:
 - qualitative Beschreibung des Projekts
 - Darstellung der Antragstellerin/des Antragstellers und etwaiger PartnerInnen
 - Beschreibung des Marktpotenzials
 - Chancen und Risiken des Projekts
 - Finanzbedarf inkl. Planrechnung für drei Jahre
 - bei Förderung: Darstellung der Projektfinanzierung über die beantragte Förderung hinaus

- Leistungsverzeichnis mit Darstellung der Kosten
- Zeitplan
- Die Erfüllung der in Punkt 4.3 angeführten Grundsätze zur Einführung von E-Fahrzeugen muss in den Einreichunterlagen thematisiert werden
- bei Investitionen: Technische Beschreibungen der geplanten Tankstelleninfrastruktur, der Fahrzeuge (Verbrauch, Reichweite) und der stromproduzierenden Anlagen (Leistung, Produktionsdaten) sind vorzulegen
- Um den Umwelteffekt bewertbar machen zu können, sind folgende Angaben notwendig:
 - Anzahl der E-Fahrzeuge
 - Abschätzung der zurückgelegten Kilometer pro Jahr
 - Stromverbrauch der E-Fahrzeuge
 - geplante Kapazität an erneuerbaren Energien

4.6 Anerkennbare Kosten

Anerkennbare Kosten laut den Förderrichtlinien für das „klima:aktiv mobil“-Förderprogramm sind Kosten für jene Leistungen, die unmittelbar mit dem Umwelteffekt (in Form von CO₂-Einsparungen) in Zusammenhang stehen (= umweltrelevante Investitionskosten). Anerkennbare Kosten gemäß Punkt 4.1 sind den FTE-Richtlinien zu entnehmen. Anerkennbare Kosten bei Direktvergaben werden im Einzelfall geprüft.

4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei der/dem AntragstellerIn und etwaigen PartnerInnen, wenn vertraglich nicht anders vereinbart. Das Urheberrecht ist davon unbeeinträchtigt. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von den Modellregionen ausgehen soll, größtmöglich ist.

4.8 Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- **Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Förderprogramm**
Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte (siehe Kapitel 3), gesamtheitlicher integrativer Ansatz und Kooperation mit bestehenden Modellregionen und gegebenenfalls Leuchttürmen der E-Mobilität
- **Qualität des Vorhabens**
 - technische Qualität
 - Qualität der Planung
- **Eignung der FörderwerberInnen/Projektbeteiligten**
 - Potenzial der Betreibergesellschaft oder des Unternehmens zur Realisierung der Programmziele
 - Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe
- **ökonomisches Potenzial und Verwertung**
 - KundInnenorientierung, Erhöhung des KundInnennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
 - Verbreitungspotenzial in der Zielregion
 - Interoperabilität
 - ökonomische Aspekte wie wirtschaftliche Verwertbarkeit

4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für Investitionsförderungen kommen die Förderrichtlinien für das „klima:aktiv mobil“-Förderprogramm i.d.g.F. zur Anwendung. Für Studien und entwicklungsrelevante Teile kommen die „Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung“ (FTE-Richtlinien) i.d.g.F. zur Anwendung. Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

5.0 Ablauf

Evaluiert werden grundsätzlich alle Einreichungen, die innerhalb der Einreichfrist bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) einlangen.

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der KPC als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die AntragstellerInnen werden auf leicht behebbare formale Mängel hingewiesen. Eine Korrektur solcher Mängel ist innerhalb der Einreichfrist möglich. Bei nicht behebbaren formalen Mängeln werden die Anträge dem Präsidium des Klima- und Energiefonds zur Ablehnung vorgeschlagen werden.

Bei Förderansuchen, welche die Formalkriterien erfüllen, erfolgt eine fachlich-inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und/oder internationalen ExpertInnen.

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

6.0 Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist auf einem elektronischen Datenträger (vorzugsweise USB-Stick) innerhalb der vorgesehenen Fristen zu übersenden. Die vorgesehenen Einreichformulare sind zu verwenden. Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten (www.klimafonds.gv.at/emob).

Informationen und Beratung

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstraße 9, 1092 Wien

Kontaktpersonen

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

Mag. (FH) Georg Schmutterer
Telefon: 01/316 31-354
E-Mail: g.schmutterer@kommunalkredit.at

Impressum

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

Programm-Management:
Mag. Christoph Wolfsegger, MSc

Grafische Bearbeitung:
r+k kowanz

Fotos:
Petair – Fotolia.com, r+k kowanz

Herstellungsort:
Wien, Juli 2013

