

# Leitfaden

## Ausschreibung Elektromobilität in der Praxis

(auf Basis der Erfahrungen des Programms „Modellregion Elektromobilität“)

**Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung im Rahmen des Aktionspakets zur Förderung der Elektromobilität von bmvit und BMLFUW in Zusammenarbeit mit den Autoimporteuren und Zweiradimporteuren**



# Vorwort

**Die gute Nachricht zuerst:** Elektromobilität nimmt Fahrt auf! In Österreich sind Anfang 2017 rund 10.000 reine Elektrofahrzeuge (BEV) zugelassen. Österreich hatte im Jahr 2016 in der EU die höchsten Zulassungsraten von Elektrofahrzeugen und die höchsten Steigerungsraten der Zulassungen in Europa. Dieser Erfolg ist ein Produkt von folgenden strategisch klug gewählten Maßnahmen:

- Die 7 Modellregionen Elektromobilität des Klima- und Energiefonds haben seit 2008 den österreichischen Markt sehr gut auf die breite Markteinführung vorbereitet. 2.000 PKW und 3.000 Ladepunkte bieten eine hervorragende Multiplikationsbasis.
- Weitere Programme wie „klimaaktiv mobil“ haben für eine Verbreitung der E-Mobilität vor allem im betrieblichen Bereich gesorgt.
- In den 91 Klima- und Energie-Modellregionen ist die Forcierung der E-Mobilität ein Schwerpunktthema – insbesondere E-Car-Sharing
- Steuerliche Maßnahmen konnten im Jahr 2016 die Dynamik weiter verstärken.
- Mit dem Programm „E-Mobilität für Private“ werden 2017 in Österreich auch Fahrzeugkäufe von privaten NutzerInnen gefördert.
- Konsequente Forschungsförderung wie etwa im Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ führt zu hoher heimischer Technologiekompetenz.

**Nun die schlechte Nachricht:** 10.000 Fahrzeuge von rund 4,5 Mio. Fahrzeugen sind noch eine verschwindend kleine Anzahl. Trotz der Vorreiterrolle in Europa, ist der Weg noch ein sehr langer bis der letzte PKW mit Verbrennungsmotor durch Österreich rollt. Jetzt geht es darum diese Zeit so kurz wie möglich zu gestalten.

**Die Fakten:** Die Technologie ist reif und vorhanden. Die Ladeinfrastruktur ist ebenso vorhanden. Der positive Umwelteffekt ist unbestritten. Die Kosten über die Nutzungsdauer sind heute schon sehr attraktiv. Warum liegt die Neuzulassungsrate von E-Fahrzeugen dann weiterhin, trotz der durchaus positiven Dynamik, unter 2 %?

Der Schlüssel liegt hier wohl einerseits in den Köpfen der Menschen und andererseits bei zahlreichen nichttechnologischen Hürden, die eine rasche Marktdurchdringung bremsen. Und genau hier setzt das Programm „E-Mobilität in der Praxis“ an. Die NutzerInnen müssen über die Möglichkeiten der E-Mobilität Bescheid wissen und positiv emotionalisiert werden. Hürden wie geringe Interoperabilität der Ladestationen, Laden im öffentlichen urbanen Raum oder geringes Wissen bei MultiplikatorInnen müssen so rasch wie möglich beseitigt werden.

Wir sind überzeugt, dass das Programm „E-Mobilität in der Praxis“ hier den richtigen Ansatz wählt, und laden Sie ein, Ihre Projekte einzureichen.

Ingmar Höbarth  
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

Theresia Vogel  
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

# 1.0 Das Wichtigste in Kürze

Seit 2009 wurden in Österreich 7 Modellregionen Elektromobilität aufgebaut. Diese Regionen hatten sehr unterschiedliche Ausrichtungen bezüglich Zielgruppen, Geschäftsmodellen und geografischer Rahmenbedingungen. Die gewonnenen Erfahrungen in den Modellregionen sind deshalb sehr wertvoll und für die weitere Verbreitung der Elektromobilität in Österreich essenziell:

- Mit 2.000 E-Fahrzeugen, die allein in den E-Modellregionen durch den Klima- und Energiefonds gefördert wurden, konnte eine sehr große Breitenwirksamkeit geschaffen werden. Die 2.000 Fahrzeuge und noch mehr NutzerInnen treten als Multiplikatoren auf.
- Mit 2.000 durch den Klima- und Energiefonds geförderten Ladepunkten wurde die Infrastruktur zur breiten Markteinführung aufgebaut.
- Vertriebspartner wurden geschult.
- Zielgruppen und Zielgruppenverbände wurden auf die Markteinführung vorbereitet.
- Es wurde ein Marktsignal an die Automobilhersteller gesandt, dass die Nachfrage nach Fahrzeugen vorhanden ist. Ohne dieses Signal aus vielen Ländern wäre die heutige Vielfalt an Fahrzeugen nicht denkbar.
- Durch wesentliche Erfahrungen wurden und werden private und volkswirtschaftliche „Stranded Investments“ bzgl. Ladeinfrastruktur vermieden.
- Viele positive Medienberichte haben die Basis für die Akzeptanz der Technologie geschaffen.
- Es wurden Strukturen u. a. in Städten und bei Energieversorgungsunternehmen geschaffen, die die Markteinführung unterschiedlicher Ladeinfrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge beschleunigen werden.
- Wohl auch aufgrund des Erfolgs der Modellregionen hatte Österreich 2016 in der EU die höchsten Per-capita-Zulassungen von Elektrofahrzeugen

Bei der vorliegenden Ausschreibung werden ausdrücklich keine neuen E-Modellregionen gesucht.

**Ziel ist es, das Thema Elektromobilität weiter zu verbreiten und durch gezielte bewussteinbildende und markteintrittserleichternde Maßnahmen die Marktdurchdringung von Elektromobilität deutlich zu beschleunigen.**

## Themenfelder der Ausschreibung:

- Bewusstseinsbildung und Maßnahmen zur Beschleunigung der Markteinführung
- Erfahrungen der bisherigen Projekte sollen berücksichtigt bzw. es soll darauf aufgebaut werden. Siehe [www.e-connected.at](http://www.e-connected.at)

## Zugelassene Projektwerber:

Alle Organisationen und Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Österreich beitragen können.

**Budget:** 0,5 Mio. Euro

**Einreichung:** 01.03.2017 bis 05.10.2017, 12:00 Uhr

**Einreichung bei:** [www.klimafonds.gv.at/emob](http://www.klimafonds.gv.at/emob)

## Verbindung und Abgrenzung der Ausschreibungen „Modellregion Elektromobilität“, „Leuchttürme der Elektromobilität“ und „Klimaaktiv mobil“, Investitionsförderung E-Fahrzeuge.

Während bei der gegenständlichen Ausschreibung „**Elektromobilität in der Praxis**“, welche eine Fortführung des Programms „Modellregion Elektromobilität“ ist, am Markt befindliche Technologien und Elektromobilitätsangebote mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert werden sollen, kombiniert die Ausschreibung „**Leuchttürme der Elektromobilität**“ die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Demonstration und Erprobung nutzerInnen-gerechter systemischer Lösungen für neue Elektromobilitätsangebote 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 Elektromobilitätsinitiativen wird eine Kooperation zwischen den Projekten und Akteuren empfohlen.

Während mit dem „**Klimaaktiv mobil**“-Förderungsprogramm Fuhrparkumstellungen auf alternative Antriebe und Mobilitätsmanagementprojekte von Gemeinden und Unternehmen unterstützt werden, handelt es sich beim Programm „E-Mobilität in der Praxis“ um Vorhaben mit breiterer Ausrichtung.

Das gegenständliche Programm dient zur begleitenden Unterstützung der geplanten **Investitionsförderprogramme** für den Kauf von E-Fahrzeugen von Privaten und Unternehmen seitens des Bundes und der Bundesländer.

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

Die Umbenennung des Programms „Modellregion Elektromobilität“ auf „E-Mobilität in der Praxis“ soll deutlich machen, dass das Thema E-Mobilität nun in der breiten Öffentlichkeit Anwendung finden soll.

Im Jahr 2009 wurde der Aufbau von Österreichs erster Modellregion Elektromobilität mit erneuerbaren Energien in Vorarlberg mit den Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert. Inzwischen kann Österreich 7 Modellregionen zur Elektromobilität vorweisen. Während zu Beginn des Programms in der Phase 1 (ab 2008) bewusst unterschiedliche Modelle u. a. bzgl. NutzerInnengruppen und Geschäftsmodellen gesucht wurden, hat sich die Phase 2 (von 2012 bis 2014) auf die Zusammenführung der Aktivitäten gerichtet. Phase 3 (von 2014 bis 2016) zielte verstärkt auf die Dissemination der Erfahrungen und Vernetzung der Initiativen auf ganz Österreich ab. Die Modellregionen sollen Erfahrungen und Umsetzungsmodelle bestmöglich in die Breite tragen. Somit werden relevante Teile des Umsetzungsplans „Elektromobilität in und aus Österreich“ und der EU-Richtlinie 94/2014 über den Aufbau der Infrastruktur alternativer Kraftstoffe, insbesondere Ladeinfrastruktur, umgesetzt. Mit Ende 2016 fanden die letzten Modellregionen ihren Abschluss.

Die mediale Aufmerksamkeit, welche auf die jeweilige Modellregion gerichtet war und ist, sowie das aktive Verbreiten der Erkenntnisse und Erfolge in den Modellregionen haben viele weitere österreichische Projekte inspiriert. Die Vorarbeit in den Modellregionen und die zielgerichtete Ausweitung und Verbreitung der Erkenntnisse werden den Einstieg für viele neue Akteure und Zielgruppen erleichtern.

Näheres zu den Modellregionen und Vernetzungs- und Konsolidierungsprojekten finden Sie unter [www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at) und [www.e-connected.at](http://www.e-connected.at)

Der globale Klimawandel ist die aktuell größte Herausforderung der Menschheit. Das Klimaabkommen von Paris gibt den Weg vor. 195 Staaten der Welt haben sich im Dezember 2015 geeinigt, ambitionierte Schritte zur Treibhausgasreduktion zu setzen. Der Sektor Verkehr ist weltweit und auch in Österreich von besonderer Bedeutung bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen. In Österreich zeichnete im Jahr 2014 der Verkehr mit 28 % für einen wesentlichen Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit am Verbrauch fossiler Treibstoffe verantwortlich. Von 1990 bis 2014 wurde ein Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 58 % verzeichnet.

Derzeit wird die Nutzung fossiler Treibstoffe für eine motorisierte Mobilität als unverzichtbar erachtet. Angesichts der großen Herausforderungen zur Lösung der Klimaproblematik müssen fossile Treibstoffe durch erneuerbare Energien, insbesondere elektrischer Energie aus erneuerbaren Energiequellen, nahezu vollständig ersetzt werden.

Bei nüchterner Betrachtung des Sektors Verkehr ist eine vorwärtsgerichtete Grundhaltung bzgl. rascher Umstellung auf nachhaltigere Mobilitätsformen auf Basis erneuerbarer Energien durchaus angebracht.

**Ist die Technologie für E-Mobilität grundsätzlich vorhanden?** Die Antwort ist ja. E-Fahrzeuge sind erprobt und in immer größer werdender Modellvielfalt vorhanden.

**Gibt es signifikante Investitionen im Bereich E-Mobilität und sind die Investitionszyklen relativ kurz?**

Die Antwort ist ja. Die Automobilindustrie investiert große finanzielle Mittel in die Entwicklung neuer E-Modelle und dazugehöriger Fertigungsstraßen. Binnen weniger Jahre könnte theoretisch der gesamte motorisierte Individualverkehr elektrifiziert werden.

**Sind E-Fahrzeuge im Vergleich zu fossil betriebenen Fahrzeugen wirtschaftlich?** Die Antwort ist ja, vor allem in Kombination mit Investitionsförderungen bringen Sie den NutzerInnen schon jetzt einen Kostenvorteil. Die Kosten werden in den kommenden Jahren weiter sinken. Damit werden die Förderungen angepasst werden müssen.

**Ist Ladeinfrastruktur vorhanden?** Die Antwort ist ja, schon aktuell können in Österreich lange Distanzen ohne Probleme mit vorhandener Ladeinfrastruktur überwunden werden. Der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im Einklang mit den steigenden Stückzahlen der Elektrofahrzeuge erfolgen.

**Führt die Umstellung auf E-Mobilität tatsächlich zu einem positiven Umwelteffekt?** Die Antwort ist ja, und zwar sehr deutlich, falls erneuerbare Energien für die Produktion der elektrischen Energie verwendet werden. Auch bei einer Lebenszyklusbetrachtung von E-Fahrzeugen kommt es zu beachtlichen Emissionsreduktionen gegenüber Verbrennungskraftmaschinen. Bei Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien werden nicht nur die direkten Treibhausgasemissionen vermieden (mind. 2 t CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug und Jahr), sondern es entstehen auch wesentlich geringere vorgelagerte und nachfolgende Emissionen.

**Sind die oben genannten Vorteile der E-Mobilität allen potenziellen Zielgruppen, NutzerInnen und MultiplikatorInnen bekannt?** Die Antwort ist **nein**.

Es gibt bislang immer noch zu wenig Bewusstseinsbildung für E-Mobilität in der breiten Öffentlichkeit. Die Fahrzeugnutzer von 4,8 Mio. PKW in Österreich zu erreichen ist auch bzgl. Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung eine große Herausforderung.

**Ist es einfach, das Mobilitätsverhalten umzustellen?** Die Antwort ist **nein**.

Es ist sicherlich nicht einfach, alte Gewohnheiten, die auf herkömmlichen Technologien beruhen, abzulegen. Dazu braucht es viele positive Beispiele und konkrete Erfahrungen im persönlichen und beruflichen Umfeld.

Gerade die beiden letzten Fragen erklären gut die Strategie des Programms „Elektromobilität in der Praxis“. Das Thema E-Mobilität wird weiterhin von Unwissen,

Halbwissen und Vorurteilen begleitet. Trotz der oben dargestellten Treiber findet das Thema noch nicht schnell genug Zugang zum Alltag der NutzerInnen. Das gegenständliche Programm zielt darauf ab, mittels Bewusstseinsbildung und weiterer unterstützender Maßnahmen die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen unter Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien zu beschleunigen.

## 2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds und Programmziele

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „grüne, umweltfreundliche Mobilität“, insbesondere die Elektromobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente Bereitstellung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern eine wesentliche Rolle.

Elektrofahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als fossil betriebene Fahrzeuge; bei einem hohen Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien im Strommix emittieren sie deutlich weniger CO<sub>2</sub> als fossil betriebene Fahrzeuge.

Österreich kann bzw. muss aus vielerlei Gründen eine Vorreiterrolle einnehmen. Durch den hohen Anteil an Strom aus erneuerbarer Energie im heimischen Strommix ist Österreich für eine nachhaltige Nutzung der Elektromobilität besonders geeignet. Eine systematische Verlagerung zur Elektromobilität kann nicht nur einen Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen, sondern auch langfristig Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern und eine internationale Technologievorreiterrolle ermöglichen.

Der Klima- und Energiefonds sieht das Programm „E-Mobilität in der Praxis“ als Treiber und Wegbereiter für eine Verbreitung der Elektromobilität in Österreich.

Übergeordnetes Ziel des Programms ist, möglichst viele Fahrten von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Fahrten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu ersetzen und die Energie dafür aus erneuerbaren Energieträgern zur Verfügung zu stellen.

### Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- Aufbau von Erfahrungen und Know-how bezüglich des Einsatzes von Elektromobilität mit erneuerbaren Energien
- die Entwicklung von Lösungsansätzen zur Überwindung von Markteinführungshürden, um die weitere

Verbreitung der Elektromobilität in Österreich zu erleichtern

- Umsetzung von Maßnahmen zum Abbau von Interoperabilitätsschranken
- die Nutzung der Synergien und das gegenseitige Fördern der Marktpenetration von Strom aus erneuerbaren Energien und Elektromobilität: Erneuerbare Energien sollen die Elektromobilität 100 % emissionsfrei machen und die Elektromobilität kann zukünftig dazu beitragen, die Ertragsschwankungen von erneuerbaren Energien auszugleichen
- Unterstützung der geplanten Investitionsförderprogramme zur beschleunigten Marktdurchdringung
- die Demonstration der Machbarkeit einer kombinierten Mobilität unter Nutzung individueller und kollektiver Transportmittel
- die Initiierung neuer Formen der Mobilität (z. B. die Einbindung von E-Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr (ÖV))
- die Schaffung von Informationsinstrumenten für Kinder und Jugendliche zur Förderung des Verständnisses und der Akzeptanz der E-Mobilität über unterschiedlichste Medien und überregional
- die Nutzung der Dienstleistung „Mobilität“ von einem Anbieter anstelle des Besitzes des Fahrzeugs für individuelle Mobilität

- 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 ganz Österreich zu gewinnen

Erfolgreichen EinreicherInnen wird verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Disseminierungsveranstaltungen zu den Ergebnissen) zuteil. Darüber hinaus bestehen weitere Programme des Klima- und Energiefonds (z. B. Forschungsprogramme, Leuchttürme Elektromobilität, Förderaktion Photovoltaik, greenstar<sup>1</sup>, „klimaaktiv mobil“, Klima- und Energie-Modellregionen), welche Synergien mit dem Programm „E-Mobilität in der Praxis“ ermöglichen. Die im Rahmen des Programms „E-Mobilität in der Praxis“ erfassten Projekte sollten sich auch aktiv um die Zusammenarbeit mit Projekten aus den oben genannten Programmen bemühen.

Gegenständliches Programm trägt somit zur Erfüllung des von Österreich ratifizierten Weltklimaabkommens bei. Ebenso unterstützt es die Zielerreichung im Rahmen der Klima- und Energievorgaben der Europäischen Union.

## 3.0 Themenfeld der Ausschreibung – Bewusstseinsbildung und Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung

Die vorliegende Ausschreibung fokussiert ausschließlich auf das Themenfeld Bewusstseinsbildung zum Einsatz der E-Mobilität und Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung der E-Mobilität.

Bewusstseinsbildungsprojekte im Allgemeinen, welche die Vorteile und den Nutzen von Elektromobilität hervorheben, erfahrbar machen und verbreiten, sind wesentliche Treiber bei der weiteren Umsetzung von Elektromobilität. Auf Basis der Erkenntnisse aus den bisher umgesetzten Maßnahmen werden Projekte gesucht, die das Bewusstsein für betriebliche und/oder private Nutzung der Elektromobilität stärken.

### **Besondere Aspekte der Ausschreibung in Bezug auf Bewusstseinsbildung:**

- Kommunikation der Kostenvorteile für private NutzerInnen elektrisch betriebener Fahrzeuge. Gerade private NutzerInnen haben nicht genügend Informationen, um die Gesamtkosten von fossil betriebenen Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Kaufentscheidung zu vergleichen.
- Kommunikation der finanziellen Vorteile von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Unternehmen. Die Fördermöglichkeiten, Vorsteuerabzugsfähigkeit für den/die KäuferIn und der Entfall des Sachbezugs

bei dem/der NutzerIn sind weiterhin in vielen Betrieben unbekannt.

- Schaffung von Information bezüglich Fahrzeugreichweiten und Ladeinfrastruktur. Weder Reichweite noch verfügbare Ladeinfrastruktur stellen – auf Basis der täglichen durchschnittlichen Fahrleistung in Österreich, eine wesentliche Hürde im täglichen Gebrauch dar.
- Entwicklung von Kommunikationsmodellen mit MultiplikatorInnen (z. B. zielgruppen- und branchenspezifische Veranstaltungen und Plattformen)
- Kommunikation zur Themenstellung interoperables Laden in Österreich und Europa
- weitere bewusstseinsbildende Maßnahmen, die der Zielerreichung des Programms dienen und den oben genannten besonderen Aspekten nicht zugeordnet werden können

Neben der klassischen Bewusstseinsbildung und Abseits der Investitionsförderung von Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen gibt es noch eine Reihe von möglichen Maßnahmen, die zur Beschleunigung der Marktdurchdringung von Elektromobilität beitragen können.

#### **Besondere Aspekte der Ausschreibung in Bezug auf Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung:**

- weiterer Ausbau des E-Car-Sharing (z. B. auch in Verbindung mit Mobilitätszentralen). Vor allem im urbanen Bereich, aber auch immer mehr im ländlichen Bereich wird das Nutzen statt Besitzen von Fahrzeugen immer attraktiver. Die Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge für individuelle Mobilität und die mögliche Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind hier besonders zu erwähnen.

- Testaktionen mit Elektrofahrzeugen, z. B. auch in Verbindung mit Mobilitätszentralen
- Projekte zur Erschließung neuer Zielgruppen
- Projekte zur Attraktivierung von touristischen Angeboten
- Projekte für PendlerInnen und Logistikunternehmen
- Projekte zur Unterstützung von interoperablen Lösungen für nationales, bundesländerübergreifendes Laden
- Identifizieren und Beseitigen von Barrieren der Marktdurchdringung
- Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der NutzerInnenfreundlichkeit und Interoperabilität der Ladeinfrastruktur
- Ladestellenlösungen für den urbanen Raum, insbesondere auch Wohnbausiedlungen – „wo lädt der/die FahrzeugbesitzerIn ohne zugewiesenen Parkraum?“
- weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung, die der Zielerreichung des Programms dienen und den oben genannten besonderen Aspekten nicht zugeordnet werden können

Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes mit maximal 100.000 Euro exkl. USt. beauftragt. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb 1 Jahres erfolgen.

#### **Fahrzeuge, Ladestellen oder Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie werden im Rahmen des Programms nicht gefördert.**

**Unter [www.e-connected.at](http://www.e-connected.at) finden Sie bereits durchgeführte Projekte.**

# 4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

## 4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Österreich beitragen können, sind teilnahmeberechtigt. Je AntragstellerInnen sind max. 2 Projekte, bei denen der/die AntragstellerIn die Projektleitung innehat, zur Einreichung zugelassen. Teilnahmeberechtigte Organisationen oder Unternehmen dürfen insgesamt an maximal 3 Projekten teilnehmen (als Projektleitung oder Projektpartner).

## 4.2 Budget

Im Rahmen der Ausschreibung stehen 0,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Aufgrund des limitierten Budgets werden nur jene Projekte, die von der Fachjury am besten bewertet werden, beauftragt. Die budgetäre Projektkosten-Obergrenze (100.000 Euro exkl. USt.) ist durch die Vorgaben des Bundesvergabegesetzes limitiert. Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

## 4.3 Grundsätze der Ausschreibung

- Einsatz erneuerbarer Energien: Erneuerbare Energien sind der Schlüssel zur ökologischen Nachhaltigkeit der Elektromobilität. Deshalb liegt seit Anbeginn ein Fokus der Ausschreibung auf diesem Aspekt. Projekte, welche die untrennbare Verknüpfung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern und Elektromobilität darstellen, sind gefragt.
- 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 Umwelt-nutzen zu erzielen ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene 2-spurige Fahrzeuge.

## 4.4 Unterstützte Maßnahmen

Projekte, die eine direkte Umsetzung beabsichtigen, sowie Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung (Direktbeauftragung).

Medienkooperation und werbliche Schaltungen aus Mitteln des Klima- und Energiefonds sind ausgeschlossen. Die Konzeption von Medienkooperationen ist im Rahmen des Programms jedoch möglich.

## 4.5 Einreichunterlagen

Die Einreichung muss den jeweiligen Grundsätzen des in Kapitel 3 definierten Themenfeldes entsprechen. Die Einreichunterlagen sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 4.8).

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen sind jedenfalls erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige Betreuung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:
  - qualitative Beschreibung des Projekts
  - Darstellung des Antragstellers/der Antragstellerin und etwaiger Partner
  - Beschreibung des Markt- bzw. Verbreitungspotenzials
- Chancen und Risiken des Projekts
- Leistungsverzeichnis mit detaillierter Darstellung und Aufteilung der Kosten
- Zeitplan

## 4.6 Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkehbaren Kosten in direktem Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und werden durch die Fachjury begutachtet. Die anerkehbaren Kosten – und damit der Leistungsinhalt – werden im Einzelfall geprüft.



## 4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei dem/der AntragstellerIn und etwaigen Partnern, wenn vertraglich mit dem Klima- und Energiefonds nicht anders vereinbart. Das Urheberrecht ist davon unbetroffen. 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 Programmziel**
  - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte, gesamtheitliche integrativere Qualität des Vorhabens
  - technische Qualität
  - Qualität der Planung
- **Eignung der Projektbeteiligten**
  - Potenzial der einreichenden Organisation oder des einreichenden Unternehmens (Projektleiter und Projektpartner) 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
  - Interoperabilität
  - ökonomische Aspekte wie wirtschaftliche Verwertbarkeit

## 4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für Investitionsförderungen kommen die Förderrichtlinien für das „klimaaktiv mobil“-Förderprogramm i.d.g.F. zur Anwendung.

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

Soweit die aus dem Programm „Elektromobilität in der Praxis“ geförderten Maßnahmen als Endenergieverbrauchseinsparungen im Sinne des EEffG anrechenbar sind, werden diese zur Gänze dem Klima- und Energiefonds als strategische Maßnahme gemäß § 5 Abs. 1 Z 17 EEffG zugerechnet. Eine teilweise oder gänzliche Geltendmachung der anrechenbaren Maßnahmen durch Dritte, insbesondere durch Übertragung durch den/die FördernehmerIn zum Zwecke der Anrechnung auf Individualverpflichtungen gemäß § 10 EEffG, ist nicht möglich.

# 5.0 Ablauf

Evaluiert werden grundsätzlich alle Einreichungen, die vollständig 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. 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 über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle ([www.umweltfoerderung.at](http://www.umweltfoerderung.at)) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten ([www.klimafonds.gv.at/emob](http://www.klimafonds.gv.at/emob)).

## **Informationen**

Kommunalkredit Public Consulting GmbH  
Türkenstraße 9, 1092 Wien

## **Kontaktpersonen**

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

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

## Impressum

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

Programm-Management:  
Christoph Wolfsegger

Grafische Bearbeitung:  
r+k kowanz

Fotos:  
Klima- und Energiefonds/Ringhofer, Shutterstock/hin255

Herstellungsort:  
Wien, März 2017

