

Leitfaden Elektromobilität in der Praxis

Jahresprogramm 2018

Ein Programm des Klima- und Energiefonds im Rahmen des Aktionspakets zur Förderung der Elektromobilität von bmvit und BMNT in Zusammenarbeit mit den Autoimporteuren, Zweiradwirtschaft und Sportfachhandel als Beitrag zur Umsetzung der Klima- und Energiestrategie **#mission2030** der Österreichischen Bundesregierung



Wien, Juni 2018

Inhalt

Vorwort	2
1.0 Das Wichtigste in Kürze	3
2.0 Strategie und Ziele des Programms	4
2.1 Ausgangssituation	4
2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds und Programmziele	5
3.0 Themenfeld der Ausschreibung – Bewusstseinsbildung und Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung	7
4.0 Wegweiser zur Ausschreibung	9
4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen	9
4.2 Budget	9
4.3 Grundsätze der Ausschreibung	9
4.4 Unterstützte Maßnahmen	9
4.5 Einreichunterlagen	9
4.6 Anerkennbare Kosten	10
4.7 Verwertungsrechte	10
4.8 Beurteilungskriterien	10
4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	10
5.0 Ablauf	11
6.0 Einreichung und Kontakte	11
Impressum	12

Vorwort

Elektromobilität nimmt Fahrt auf! In Österreich sind laut Statistik Austria Mitte 2018 bereits rund 16.700 reine Elektrofahrzeuge (BEV) zugelassen. Im Jahr 2018 wurden bis Mai 2.149 Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen vermerkt. Zwischen Jänner und Mai 2018 lag die Neuzulassungsrate von Elektrofahrzeugen in Österreich – mit steigender Tendenz – bei 1,8%. Der stetig steigende Trend ist Produkt folgender strategisch klug gewählter Maßnahmen

- Die 7 „**Modellregionen E-Mobilität**“ des Klima und Energiefonds haben seit 2008 den österreichischen Markt sehr gut auf die breite Markteinführung vorbereitet. 2.000 PKW und 3.000 Ladepunkte führen zu einer Bandbreite an Multiplikatoreffekten.
- Das Programm „**klimaaktiv mobil**“ hat, vor allem im betrieblichen Bereich für eine starke Verbreitung und Anerkennung der E-Mobilität gesorgt.
- In den 91 „**Klima und Energie Modellregionen**“ ist die Forcierung der E-Mobilität ein zentrales Thema – im Speziellen: E-Car Sharing.
- Steuerliche Maßnahmen konnten im Jahr 2016 die Dynamik in Richtung CO₂-neutrale Mobilität weiter verstärken.
- Das Programm „**E-Mobilität für Private**“ fördert seit 2017 in Österreich auch private NutzerInnen beim Kauf eines Elektrofahrzeuges.
- Konsequente Forschungsförderung durch Programme wie „**Zero Emission Mobility**“ führt zu hoher heimischer Technologiekompetenz.

Nun das große Aber: Knappe 16.700 Fahrzeuge von rund 4,9 Mio. zugelassen Fahrzeugen sind immer noch ein verschwindender Anteil. Trotz der Vorreiterrolle Österreichs in Europa, ist es noch ein weiter Weg in eine Welt ohne Verbrennungsmotoren und fossile Treibstoffe. Es ist unsere Aufgabe jetzt die richtigen Maßnahmen zu ergreifen und die Transformation voranzutreiben.

Fakt ist, die neue Technologie ist fortgeschritten und marktreif, jetzt geht es darum die Menschen zu informieren und ihnen diese Vorteile dieser Innovation nahe zu bringen. Ein Netzwerk an Ladeinfrastruktur ist vorhanden und stetig am Wachsen. Der positive Effekt auf Klima und Umwelt ist nicht von der Hand zu weisen. Die Kosten entlang der Nutzungsdauer sind außerdem bereits sehr attraktiv. Warum aber liegt die Neuzulassungsrate von E-Fahrzeugen trotz dieser durchaus positiven Dynamik unter 2%?

Der Schlüssel liegt hier wohl einerseits in den Köpfen der Menschen und andererseits bei zahlreichen nicht-technologischen 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 Laden im öffentlichen urbanen Raum oder geringes Wissen bei MultiplikatorInnen müssen so rasch wie möglich beseitigt werden.

Wir unterstützen mit dem vorliegenden Programm die rasche Einführung der E-Mobilität in Österreich 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

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

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: 18.06.2018 bis 30.10.2018, 12:00 Uhr

Einreichung bei: 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 **„Zero Emission Mobility“** die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Demonstration und Erprobung nutzerInnengerechter 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, E-Mobilitätsmodellregionen, Klima- und Energie-Modellregionen oder anderen Elektromobilitätsinitiativen wird eine Kooperation zwischen den Projekten und Akteuren empfohlen.

Während mit dem **„klimaaktiv mobil“**-Programm, im Verkehrsbereich Fuhrparkumstellungen auf alternative Antriebe und Mobilitätsmanagementprojekte von Städten, 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 **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

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 2016 der Verkehr mit 29 % für einen wesentlichen Anteil an den CO₂-Emissionen und damit am Verbrauch fossiler Treibstoffe verantwortlich. Von 1990 bis 2016 wurde ein Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 66 % verzeichnet.

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. Energieversorger und private Betreiber investieren in den Aufbau der Ladeinfrastruktur. 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 (ca. 2 t CO₂ 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“. Beim Thema E-Mobilität bestehen weiterhin Wissenslücken und teilweise unbegründete Vorurteile. 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 „saubere 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 CO₂ 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 sowie zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes beispielsweise durch Carsharing Projekte beizutragen 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-Mobilität und durch Erfahrungsberichte und Best-Practice-Ansätze eine Grundlage für eine spätere Projekt-Multiplikation in ganz Österreich zu setzen
- Beitrag zur Umsetzung der Klima- und Energiestrategie der Österreichischen Bundesregierung

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, greenstart, „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 sowie bei der Umsetzung der Klima- und Energiestrategie #mission2030 der Österreichischen Bundesregierung.

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

Die vorliegende Ausschreibung fokussiert auch im Jahr 2018 ausschließlich auf die Themenfelder Bewusstseinsbildung zum Einsatz der E-Mobilität und Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung der E-Mobilität.

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

Die Projekte müssen über kleinregionale Projekte hinausgehen und möglichst Gesamtösterreich adressieren. Dies ist nicht nur geographisch zu verstehen, sondern kann auch sektorenspezifisch erfolgen. (bspw. RauchfangkehrerInnen in Österreich)

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 vergleichen zu können. Auch die Förderungsfähigkeit für privat genutzte Fahrzeuge muss kommuniziert werden.

- Kommunikation der finanziellen Vorteile von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Unternehmen. Die Fördermöglichkeiten, Vorsteuerabzugsfähigkeit für KäuferInnen und der Entfall des Sachbezugs bei NutzerInnen sind weiterhin in vielen Betrieben unbekannt.
- Schaffung von aktuellen Informationen 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).
- 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 über Förderungsprogramme des Klima- und Energiefonds bzw. des BMNT gibt es noch eine Reihe von möglichen Maßnahmen, die zur Beschleunigung der Marktdurchdringung von Elektromobilität beitragen können. Die Verbreitung der Ergebnisse des gegenständlichen Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen.

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 städtischen Raum, aber auch immer mehr im ländlichen Bereich wird das Nutzen statt Besitzen von Fahrzeugen immer attraktiver. Die Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge und der daraus resultierenden Minderungen der Fahrleistung 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
- Identifizieren und Beseitigen von Barrieren der Marktdurchdringung
- Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der NutzerInnenfreundlichkeit und Interoperabilität der Ladeinfrastruktur
- Ladestellenlösungen für den städtischen Raum, insbesondere in Wohnsiedlungen – „wo laden FahrzeugbesitzerInnen 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 Im Projektantrag ist eine klare Darstellung des Nutzens (entsprechend der beantragten Kosten) durch das Projekt für den Klima- und Energiefonds darzustellen.

Die Verbreitung der Ergebnisse des Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen.

Der Klima- und Energiefonds strebt für das Jahr 2018 die Beauftragung zahlreicher Projekte an. Deshalb sollen AntragstellerInnen animiert werden, auch kleinere Projekte einzureichen. Aus diesem Grund wird der Budgettopf geteilt. 150.000 Euro stehen ausschließlich für „**kleine**“ Projekte mit einer Kostengröße von bis zu max. 30.000 Euro inkl. USt. zur Verfügung. Das verbleibende Budget soll für „**große**“ Projekte mit einer maximalen Kostengröße von bis zu 75.000 Euro inkl. USt. verwendet werden. Eine Umschichtung zwischen den beiden Töpfen ist grundsätzlich möglich.

Die jeweiligen Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes 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 finden Sie bereits durchgeführte Projekte.

4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

4.1 Teilnahmberechtigte bzw. Zielgruppen

Alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Österreich beitragen können, sind aufgefordert, Projektanträge einzureichen. Je AntragstellerInnen ist pro Projektkategorie max. ein Projekt, bei denen AntragsstellerInnen die Projektleitung innehaben, zur Einreichung zugelassen. Teilnahmberechtigte Organisationen oder Unternehmen dürfen insgesamt an maximal 2 Projekten teilnehmen (als Projektleitung oder Projektpartner). Sollten diese Maximalanzahlen überschritten werden, wird das Projekt mit den höchsten Gesamtprojektkosten gestrichen.

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 ist durch die Vorgaben des Bundesvergabegesetzes und diesen Leitfaden limitiert (siehe oben). Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

4.3 Grundsätze der Ausschreibung

- Stärkung des Verkehrs und Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Koexistenz und Synergie)
- Entwicklung innovativer Ansätze und Verbreitung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit
- Öffentlich zugängliche Ergebnisse und fundierte Projektberichte sind dafür Grundvoraussetzung.
- Die Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen anzustreben ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene 2-spurige Fahrzeuge.

- Einsatz erneuerbarer Energien: Strom aus erneuerbaren Energieträgern ist 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.

4.4 Unterstützte Maßnahmen

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

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

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 der Antragsstellerin/des Antragsstellers und etwaiger Partner
 - Beschreibung des Marktbzw. 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. Das beauftragte Projekt kann auch Teil eines großen, umfassenden Projekts sein. In diesem Fall muss jedoch das Leistungspaket für den Klima- und Energiefonds eindeutig abgrenzbar sein. Der Klima- und Energiefonds übernimmt die Kosten dieses Leistungspakets in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge. Im Rahmen der Projektbeschreibung sind auch die Leistungspakete eines allfälligen umfassenden Projekts (ohne Kostenangaben) inhaltlich zu beschreiben. Im Leistungsverzeichnis sind ausschließlich diejenigen Kosten einzutragen, die vom Klima- und Energiefonds abgedeckt werden sollen. Darüberhinausgehende Kosten, die nicht durch den Klima- und Energiefonds abgedeckt sind, müssen durch anderen Quellen oder Eigenleistungen des Einreichenden finanziert werden. Die anerkehbaren Kosten – und der damit in Zusammenhang stehende Leistungsinhalt – werden im Einzelfall geprüft.

Sollten die Leistungspakete, die Gegenstand der Ausschreibung sind, inhaltlich von Leistungspaketen abhängig sein, die nicht Gegenstand der Ausschreibung sind, dann sind diese für das Verständnis der Jury entsprechend zu beschreiben und in Zusammenhang zu bringen.

4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei der Antragsstellerin/dem Antragssteller 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
 - Kostenplausibilität und Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung
 - Dissemination der Projektergebnisse

4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

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

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

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Programm-Management:

Mag. Christoph Wolfsegger, MSc

Grafische Bearbeitung:

angineering.net

Fotos:

iStock.com / MarioGuti

Klimafonds / Ringhofer

Herstellungsort:

Wien, Juni 2018



 Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

 Österreichs
Automobilimporteure

klimaaktiv

mobil



WKO
Mode & Freizeitartikel

BUNDESMINISTERIUM
FÜR NACHHALTIGKEIT
UND TOURISMUS