

Leitfaden Zero Emission Mobility

Jahresprogramm 2021

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



Wien, April 2021

Inhalt

Vorwort	2
1.0 Das Wichtigste in Kürze	3
2.0 Das Förderprogramm	7
2.1 Mehrjährige Ausrichtung 2018–2022	7
2.2 Strategische Ziele des Programms	7
2.3 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen	8
2.4 Nachhaltigkeit	9
3.0 Die Ausschreibung	10
3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte	10
3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte	10
3.2.1 THEMENFELD 1: Zero Emission Vehicles	10
3.2.2 THEMENFELD 2: Zero Emission Infrastructure	11
3.2.3 THEMENFELD 3: Zero Emission Logistics und Zero Emission Mobility Solutions	12
3.3 Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte	13
3.4 F&E-Dienstleistung	13
3.4.1 Potential zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe als Beitrag zur Zielerreichung der Klimaneutralität 2040	13
3.4.2 Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr für die Zielerreichung der Klimaneutralität 2040	15
4.0 Administratives	18
4.1 Ausschreibungsdokumente	18
4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für alle Leitprojekte	19
4.3 F&E-Dienstleistung	19
4.4 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)	19
5.0 Rechtliche Aspekte	22
5.1 Datenschutz und Vertraulichkeit	22
5.2 Rechtsgrundlage	22
5.3 Veröffentlichung der Förderzusage	22
5.4 Open Access – Hinweise zur Publikation	23
6.0 Kontakt	24
Impressum	25

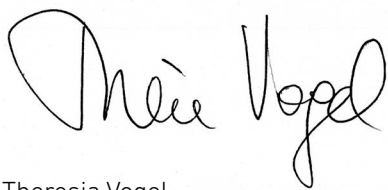
Vorwort

Österreich hat sich dem Ziel verschrieben bis zum Jahr 2040 die Klimaneutralität zu erreichen. Gerade für den Mobilitätssektor stellt das eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar. Daher gibt es eine ganze Reihe von Unterstützungsleistungen der öffentlichen Hand in dessen Rahmen das Programm Zero Emission Mobility den Forschungs- und Innovationskern für die Umsetzung der E-Mobilitätsoffensive der österreichischen Bundesregierung bildet. Damit leistet das Programm einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung der österreichischen Automobilbranche bei der Transformation und am Weg zur Klimaneutralität 2040.

Zero Emission Technologien haben eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich. Daher legt das Programm Wert auf die Einbindung von Klein- und Mittelunternehmen und fördert aktiv die Integration von Start-Ups bzw. Unternehmensgründungen. Die 4. Ausschreibung fokussiert auf das Ziel einer 100%igen Elektrifizierung (Batterien, Brennstoffzellen, Hochleistungskondensatoren) von Fahrzeugen, die Entwicklung und Erprobung von intelligenter Ladeinfrastruktur sowie Zero Emission Logistik und Zero Emission Mobilitätslösungen. Der Schwerpunkt liegt auf systemischen Lösungen mit klarer, relativ zeitnaher Umsetzungsperspektive aber auch Projekte mit einem stärkeren Forschungsfokus werden unterstützt. Daher müssen alle marktnahen Projekte neben einer Forschungsphase auch eine Demonstrationsphase durchführen.

Die Themenfelder umfassen die Fahrzeugseite, in der alle Fahrzeugklassen und auch neue Fahrzeugkonzepte angesprochen werden sowie den Infrastrukturbereich mit besonderem Augenmerk auf die Sektorkopplung. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in Zero Emission Güterlogistikkonzepten sowie in elektrifizierten, öffentlich zugänglichen Mobilitätslösungen als urbane und ländliche Verkehrsangebote. Darüber hinaus werden zwei F&E Dienstleistungen zu den Themen Potential zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe sowie Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr ausgeschrieben.

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



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Zero Emission Technologien bieten die Chance, Treibhausgasemissionen des Verkehrs wesentlich zu reduzieren und zu einem zukunftsfähigen und interoperablen Mobilitätssystem beizutragen. Der Klima- und Energiefonds fördert technologie- und umsetzungsorientierte Projekte im Themenbereich Elektromobilität zur Integration von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem.

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

Im Rahmen der 4. Ausschreibung „Zero Emission Mobility“ steht ein Fördervolumen von 8 Mio. EUR zur Verfügung.

Mit diesen Mitteln sollen Leitprojekte und kooperative F&E-Projekte gefördert werden. Die Projekte sollen eine 100 %ige Elektrifizierung von Fahrzeugen vorantreiben sowie die Entwicklung und Erprobung von intelligenter E-Mobilitäts- bzw. Wasserstoffinfrastruktur und deren Einbettung in öffentlich zugängliche Mobilitätssysteme sowie Logistiklösungen ermöglichen. Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Rahmen dieses Programmes nicht förderfähig.

Darüber hinaus soll eine F&E-Dienstleistung den Themenbereich Potential zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe sowie eine weitere F&E Dienstleistung den Themenbereich Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr beleuchten. Bei beiden F&E Dienstleistungen ist von der Zielvorgabe der Klimaneutralität 2040 auszugehen.

Die Einreichung von Projektanträgen ist ausschließlich via [eCall](#) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist am **15.10.2021, 12:00 Uhr** zu erfolgen.

Zero Emission Mobility ist eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Unterstützung der Umsetzung des integrierten nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich sowie zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040.

BITTE BEACHTEN SIE:

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

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

Projekte die rein der Forschungskategorie Industrielle Forschung zuzuordnen sind können keine Förderung gemäß der Richtlinie Umweltförderung im Inland erhalten.

Ausschreibungsübersicht – Schwerpunkte und Instrumente

Themenfelder und Finanzierungsinstrument	Leitprojekt Großvolumiges Forschungs- und Demonstrationsprojekt	Kooperative F&E-Projekte Kooperatives Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	F&E-Dienstleistung Vorgegebener F&E-Inhalt
Themenfeld 1: Zero Emission Vehicles	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 2: Zero Emission Infrastructure	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
Themenfeld 3: Zero Emission Logistics und Zero Emission Mobility Solutions	Anwendbar	Anwendbar	Nicht anwendbar
F&E-Dienstleistungen	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar	Anwendbar

Informationen zu den Instrumenten

Information	Leitprojekt Großvolumiges Forschungs- und Demonstrationsprojekt	Kooperative F&E-Projekte Kooperatives Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	F&E-Dienstleistung Vorgegebener F&E-Inhalt
Forschungskategorie	Industrielle Forschung und/oder Experimentelle Entwicklung Beide Forschungskategorien sind in ein- und demselben Projekt möglich, wobei der Anteil der Industriellen Forschung 30 % der Projektgesamtkosten nicht überschreiten darf. Werden beide Forschungskategorien angewandt, so ist jedem Arbeitspaket (AP) die jeweils auf dieses AP zutreffende Forschungskategorie zuzuordnen. Erfolgt diese eindeutige Zuordnung nicht, so wird nur die Förderquote für Experimentelle Entwicklung gewährt.	Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung	Nicht relevant
Beantragte Mindestförderung in € für den F&E-Teil des Projekts	EUR 2 Mio.	Keine	Keine
Maximale Förderung in € für den F&E-Teil des Projekts	Keine	EUR 1 Mio.	60.000,- bzw. 150.000,- zzgl. USt.
Förderquote	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	Max. 85 %, allerdings abhängig von Forschungskategorie und Organisationstyp. Details siehe Instrumentenleitfaden	Keine Förderquote. 100 % Finanzierung
Projektlaufzeit in Jahren	2 bis 4 Jahre	1 bis 3 Jahre	Max. 8 Monate bzw. 12 Monate
Kooperationserfordernis	Ja	Ja	Nein

Budget, Fristen, Kontakte und weitere Informationen

Weitere Information	Nähere Angaben
Verfügbares Ausschreibungsbudget	EUR 8 Mio.
Verpflichtendes Vorgespräch	Ein Vorgespräch bis 17.09.2021 ist für Leitprojekte verpflichtend, für kooperative F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe Kapitel 4.2).
Einreichfrist	15.10.2021, 12:00 Uhr
Antragssprache	Englisch
Ansprechpersonen	DI Dagmar Weigel, MSc Telefon: +43 5 7755-5045 E-Mail: dagmar.weigel@ffg.at
Information im Web	FFG Website zu Zero Emission Mobility

2.0 Das Förderprogramm

2.1 Mehrjährige Ausrichtung 2018–2022

Im Rahmen der bisherigen Ausschreibungen sowie des Vorgängerprogramms „Leuchttürme der Elektromobilität“ wurden bislang zahlreiche innovative Projekte gefördert, die zukunftsweisende Lösungen aufgezeigt haben (siehe [Broschüre Zero Emission Mobility](#))

Mit der Klima- und Energiestrategie #mission2030 erfolgte im Jahr 2018 eine Neuausrichtung des Förderprogramms mit dem Ziel, die **langfristige Planbarkeit** für Fördernehmer*innen zu ermöglichen. Dabei bildet das Programm Zero Emission Mobility den Forschungskern für die Umsetzung der E-Mobilitätsoffensive und leistet einen wichtigen Beitrag zum integrierten nationalen Energie- und Klimaplan.

Der Fokus des Programms ist demnach klar auf **Zero Emission Mobilität** im Straßenverkehr ausgerichtet. Dabei liegt der Schwerpunkt auf marktnahen, konsortialen Forschungsprojekten mit Demonstrationsanteil und klarer Umsetzungsperspektive. Die Ausschreibungen werden missionsorientiert und technologieneutral gestaltet und fokussieren auf die 3 Säulen – **Fahrzeug – Infrastruktur – Nutzer**. In den kommenden Jahren werden diese drei thematischen Säulen adressiert, wobei die konkreten Ausschreibungsinhalte jährlich, unter Berücksichtigung der aktuellen Technologietrends sowie des sich entwickelnden Umfelds, welches wiederum mit dem System Zero Emission Technologien interagiert, definiert werden.

Kern des Forschungsprogramms ist die **systemische Perspektive** – geförderte Projekte sollen nicht vornehmlich Einzelaspekte bearbeiten, sondern die **Systemintegration** entwickelter Technologien bzw. ganze Wertschöpfungsketten im Blick haben. Zudem sollen Projekte der sichtbaren Demonstration österreichischer Technologiekompetenz und innovativer Systemgestaltung der Elektromobilität unter Nutzung des Know-hows komplementärer Partner*innen dienen.

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

2.2 Strategische Ziele des Programms

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

Ziel ist es, einen Beitrag zu den im Regierungsprogramm 2020-2024 formulierten Zielen, wie beispielsweise der Klimaneutralität bis 2040 sowie der damit einhergehenden Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, zu leisten.

Um eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Mobilitätswende hin zu einem dekarbonisierten und gleichzeitig serviceorientierten Verkehrssystem ermöglichen. Im Sinne einer vom Klima- und Energiefonds angestrebten größtmöglichen Klimaschutzrelevanz fokussiert das Programm **technologieneutral** am Dekarbonisierungspfad auf Fahrzeuge mit ausschließlich lokal emissionsfreien Fahranteilen (BEV, FCEV¹). Die für den Betrieb eingesetzte Energie muss gemäß dem Leitsatz Zero Emission, klimaneutral aufgebracht werden. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist nicht förderfähig.

¹ BEV = Battery electric vehicle, FCEV = Fuel cell electric vehicle

Weiters haben Zero Emission Technologien eine hohe volkswirtschaftliche Relevanz für Österreich. Es wird allein bei der Elektromobilität von einer Steigerung des Wertschöpfungspotential um rund 19 % sowie einer Steigerung des Beschäftigungspotentials in der Höhe von etwa 21 % bis 2030 ausgegangen². Um dieses Potential zu heben, ist eine rasche und zielgerichtete Transformation der (Automobilzuliefer-)Industrie erforderlich. Dies kann am effektivsten in Abstimmung mit internationalen Lieferanten und Kunden erfolgen. Daher liegt ein weiterer Fokus des Programms auf der **Internationalität** sowie dem **Verwertungspotenzial** entwickelter Technologien. Die österreichische Wirtschaftsstruktur berücksichtigend legt das Programm dabei ebenfalls Wert auf die Einbindung von **Klein- und Mittelunternehmen und fördert aktiv die Integration von Start-Ups bzw. Unternehmensgründungen**.

2.3 Zusammenspiel mit anderen Förderprogrammen

Abgrenzung zu themenrelevanten Programmen

Förderungen für Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu Komponenten und Bauteilen konventioneller Fahrzeuge werden im Rahmen der Basisprogramme der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) angeboten.

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

Bezug zu den Ausschreibungen „Smart Cities Initiative“, „Energieforschungsprogramm 2021 des Klima- und Energiefonds“ und „Aktionspaket zur Förderung von Elektromobilität“

- Die Smart Cities Initiative unterstützt praxisrelevante Lösungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Innovative Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sollen im realen städtischen Umfeld erstmalig getestet und in weiterer Folge breit ausgerollt werden, um am Ende kommunalen Mehrwert und konkrete Klimawirkung für österreichische Städte und Gemeinden zu schaffen.

- Im Energieforschungsprogramm 2021 des Klima- und Energiefonds liegt der Schwerpunkt auf Materialforschung.
- Die E-Mobilitätsoffensive 2021 des BMK gemeinsam mit den Automobilimporteuren, Zweiradimporteuren und dem Sportfachhandel fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich. Infrastruktur und Fahrzeuge, welche nicht Forschungs- bzw. Entwicklungsteil sind, sollen primär über die Programme der E-Mobilitätsoffensive gefördert werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Eine Ausnahme bilden Demonstrationsanlagen (entsprechend der Umweltförderung Inland – UFI). Diese können im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung beantragt werden sofern es einen direkten Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten gibt (nähere Informationen unter Kapitel 4.4).
- Das Ziel des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ ist es, Projekte zu fördern, die einen relevanten Beitrag leisten, Hürden und Barrieren auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden. Dabei liegt der Fokus auf marktorientierten und leicht replizierbaren Projekten.
- Das Programm Zero Emission Mobility Implementation zielt auf Lösungen mit einem TRL 7–9 ab und soll die Umsetzung von Systemlösungen in größerem Maßstab unterstützen. Das Programm schließt entlang der Innovationskette an Zero Emission Mobility an. Eine neue Ausschreibung ist für Herbst 2021 vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Mitteln geplant.
- Im Fokus der Logistikkförderung 2019–2023 des BMK steht die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit. Förderbar sind Umsetzungsstudien, Demonstratoren und Pilotprojekte, die in enger Kooperation von (Logistik) unternehmen, öffentlichen Händen und weiteren Akteur*innen durchgeführt werden. (nähere Informationen auf der [SCHIG Website zu Logistikkförderung](#))

Potentiellen Antragsteller*innen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Projekten zu suchen.

² Studie Wirtschafts- und Arbeitsplatzpotential durch Elektromobilität

2.4 Nachhaltigkeit

Zukunftsorientierte Forschung und Entwicklung orientiert sich an den aktuellen globalen, europäischen, nationalen und regionalen Zielsetzungen, die den Weg in eine nachhaltige Zukunft unterstützen. Die Integration von Nachhaltigkeit in Forschungs- und Entwicklungsvorhaben generiert hierbei einen systematischen Wissenszuwachs, der für ökologische, soziale und ökonomische Transformationsprozesse bedeutend ist. Verantwortungsvolle Forschungsförderung unterstützt somit gesellschaftliche Adaptionen-, Lern- und Entscheidungsprozesse, die für Wirtschaft und Wissenschaft wesentlich sind und zu deren nachhaltiger Entwicklung beitragen.

In der vorliegenden Ausschreibung sind von Antragsteller*innen die wichtigsten Nachhaltigkeitsziele, zu denen das Projekt einen konkreten positiven Beitrag leistet, zu adressieren. Die angestrebten Nachhaltigkeitseffekte sind im Antrag auszuführen und im Forschungsdesign zu berücksichtigen.

Welche Nachhaltigkeitsinitiativen und -maßnahmen liegen zu Grunde:

Die Ausschreibung nimmt Bezug auf die globalen Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (SDGs) und auf die europäischen Elemente des EU Green Deal. Auf nationaler Ebene werden mit dem Regierungsprogramm 2020 zusätzlich die Ziele Klimaneutralität, effiziente Ressourcennutzung und die Umsetzung einer sauberen und kreislaforientierten Wirtschaft verfolgt.

Weiterführende Informationen finden Sie in den Instrumentenleitfäden und auf der [FFG Website](#).

HINWEIS: Es sind im Antrag nur jene für den Projektinhalt, dessen Umsetzung und Verwertung relevante Nachhaltigkeitsziele und Nachhaltigkeitsaspekte zu nennen zu denen auch wesentliche Beiträge geleistet werden. Die Nennung einer großen Anzahl an Nachhaltigkeitszielen führt nicht zwangsläufig zu einer besseren Bewertung des Vorhabens.

3.0 Die Ausschreibung

3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte

Die 4. Ausschreibung „Zero Emission Mobility“ fokussiert auf das Ziel einer 100 %igen Elektrifizierung (Batterien, Brennstoffzellen, Hochleistungskondensatoren, keine VKM³) von Fahrzeugen sowie die Entwicklung und Erprobung von intelligenter Ladeinfrastruktur. Ein Schwerpunkt liegt auf der Integration elektrifizierter, automatisierter öffentlich zugänglicher Mobilitätsservices in urbane und ländliche Verkehrsangebote sowie Lösungen für Zero Emission Logistikservices. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf Sektorintegration, Experimentierräume, das Erproben von neuen Strukturen, Geschäftsfelder und Lösungen gesetzt.

Die Projekte sollen sich auch mit innovativen Technologien, Geschäftsmodellen und Lösungen beschäftigen, welche im aktuellen Rechtsrahmen noch nicht umsetzbar sind, allerdings im Rahmen möglicher zukünftiger Experimentierräume erprobt werden könnten. Der gesamte Projekterfolg darf hierbei allerdings nicht von der Gewährung diesbezüglicher Sondergenehmigungen abhängen.

Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative systemische Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit Wertschöpfungsperspektiven für Österreich. Im Fokus stehen dabei die Skalierbarkeit von Lösungen und auch die Integration bestehender Komponenten in neuartige Zero Emission Entwicklungen.

Um diese Ergebnisse zu erzielen, gibt es 3 Themenfelder im Rahmen der Ausschreibung:

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

Um eine hohe Praxisrelevanz und zeitnahe Marktüberleitung von Forschungsergebnissen zu gewährleisten ist eine **ausgeprägte Konsortialbeteiligung von Industriepartnern** anzustreben. Erwünscht ist darüber hinaus die Einbeziehung von Klein- und Mittelunternehmen (KMU) oder Start-ups in die Projekte sowie, soweit sinnvoll, die Einbindung ausländischer Partner*innen bzw. eine Vernetzung mit wichtigen bestehenden Initiativen und Projekten (siehe dazu auch 2.3).

In den Projektanträgen sind

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

3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte

Projektanträge müssen mindestens eines der nachfolgend genannten Themenfelder adressieren.

Die Kombination mehrerer Themenfelder ist möglich. Bei kooperativen F&E-Projekten wird die Fokussierung auf ein Themengebiet empfohlen. Die in den nachfolgenden Beschreibungen genannten Voraussetzungen müssen erfüllt werden:

3.2.1 THEMENFELD 1: Zero Emission Vehicles

Neben der dynamisch wachsenden Marktdurchdringung von Zero Emission Technologien im PKW-Bereich, gibt es sehr viele Fahrzeugklassen und Anwendungsgebiete, die noch Entwicklungspotenzial bieten. Betrachtet werden grundsätzlich alle Kraftfahrzeuge gemäß § 3 KFG, wie beispielsweise Fahrzeuge:

- für den Logistikbereich
- für den straßengebundenen Personentransport inklusive neuer bedarfsorientierter Mobilitätsangebote
- für den Landwirtschafts- und Tourismusbereich
- für den kommunalen Bereich
- für Flughäfen bzw. auf Bahnhöfen
- im industriellen Umfeld

sowie ausgewählte Fahrzeuge die nicht unter § 3 KFG fallen, wie beispielsweise Sonderfahrzeuge und Fahrzeuge für Spezialanwendungen wie in der Bauwirtschaft, im Bergbau oder im Tourismus.

³ VKM = Verbrennungskraftmaschine

Die Entwicklung von neuen Fahrzeugkonzepten und E-Fahrrädern, die beispielsweise auf einen besonders günstigen Preis oder einen speziellen Einsatzzweck abzielen, ist ebenfalls förderungsfähig.

Im Themenschwerpunkt Zero Emission Vehicles wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, die lokal emissionsfreie Fahrzeuge dahingehend (weiter-) entwickeln, dass sie durch Batterien, Brennstoffzellen, oder Hochleistungskondensatoren zu 100 % mit elektrischer Energie angetrieben werden. Projekte müssen dabei jeweils das Gesamtfahrzeug betrachten und, sofern sich für die Betankungs- oder Ladeinfrastruktur Spezialanforderungen ergeben, auch diese mitberücksichtigen (als Kombination mit Themenfeld 3.2.2 – Zero Emission Infrastructure). Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs bei Leitprojekten sowie kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung, um eine erfolgreiche Markteinführung vorzubereiten und die Einsatzfähigkeit im Gesamtsystem aus Fahrzeugen inkl. Infrastruktur zu demonstrieren.

Im Rahmen der (Weiter-)entwicklung ist insbesondere auf Potenziale zur Kostenreduktion und die Steigerung der Effizienz des Gesamtsystems zu achten. Zusätzlich können Projektanträge etwaige Produktionsaspekte der vorbereitenden Serienfertigung von Batterien und anderen Komponenten adressieren, um einen effizienten und kostengünstigen Produktionshochlauf zu ermöglichen.

Im Rahmen des Demonstrationsbetriebs darf nur Strom und/bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist nicht förderbar.

3.2.2 THEMENFELD 2: Zero Emission Infrastructure

Die Verfügbarkeit von geeigneter Betankungs- und Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Bedingung für die Verbreitung von Zero Emission Technologien. Dabei geht es neben der Verfügbarkeit von bedarfsgerechten Ladeleistungen vor allem auch um die kosteneffiziente Errichtung, die intelligente Integration in das Energiesystem sowie den Betrieb der Infrastruktur.

In diesem Themenfeld wird daher zur Einreichung von Projekten aufgerufen, welche neuartige Infrastruktursysteme entwickeln oder bestehende Lösungen weiterentwickeln und in gesamthafte Infrastruktursysteme integrieren. Der Fokus sollte auf die Entwicklung von Hardwarelösungen gelegt werden, welcher durch softwareseitige Fragestellungen unterstützt werden kann und im Demonstrationsbetrieb auf Praxistauglichkeit und Skalierbarkeit getestet werden (bei Leitprojekten sowie Kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung).

Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der **Sektorintegration**, also dem intelligenten Kombinieren von mobilitätsbezogenen Fragestellungen mit anderen Sektoren wie der Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung. Diese Kopplung ist zwingend erforderlich, um die volkswirtschaftlich effizientesten Lösungen zu entwickeln. Neben der Entwicklung und Erprobung von technischen Lösungen wird **das Einbeziehen von organisatorischen Fragen sowie neuer Geschäftsmodelle begrüßt**.

Daher ist im Rahmen der Planung und Umsetzung auch auf die Verfügbarkeit der benötigten Energie (beinhaltet auch Wasserstoff, stationäre Speicher, Second-Life- und Vehicle-to-Grid-Anwendungen) zu achten und eine etwaige spätere Skalierbarkeit zu berücksichtigen. Die Integration in ein Gesamtsystem und dessen Demonstrationsbetrieb (bspw. mit Photovoltaik, Pufferspeicher, Ladelösungen und/oder Wasserstoff- und Vehicle-to-Grid-Anwendungen) wird begrüßt. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung, sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.⁴

Eine Einbeziehung von Stromnetzbetreibern ist wünschenswert, um bspw. Lademanagementsysteme und netzdienliches Laden simulieren oder real testen zu können.

⁴ Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss den Erfordernissen des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe entsprechen.

3.2.3 THEMENFELD 3: Zero Emission Logistics und Zero Emission Mobility Solutions

Schwerpunkt 1: Zero Emission Logistics

Der Logistikbereich ist ein wesentlicher Verursacher von Emissionen im Straßenverkehr. Hinzu kommt, dass sich gerade vor dem Hintergrund der international immer strenger werdenden Vorgaben zu Treibhausgas-, Schadstoff- sowie Lärmemissionen Zero Emission Technologien für Logistikanwendungen besonders anbieten. Mögliche Projektideen können sowohl für den urbanen Raum, als auch für ländliche Gebiete konzipiert werden.

Gefördert wird die Entwicklung und Demonstration von Zero Emission Güterlogistikkonzepten inklusive der Verwendung von Nullemissionsfahrzeugen und der Integration geeigneter Betankungs- und Ladeinfrastrukturlösungen. Wesentlich hierbei ist die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs (bei Leitprojekten sowie kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung). Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Entwicklung sowie die Möglichkeiten zur Überleitung in einen Regelbetrieb sind am Ende des Projektzeitraumes nachzuweisen.

Schwerpunkt 2: Zero Emission Mobility Solutions

Die Einbindung von Zero Emission Technologien in ein integriertes Mobilitätssystem und das Ermöglichen darauf aufbauender zweck- und zielgruppenorientierter Serviceangebote (wie Mikro-ÖV oder E-Carsharing) stellt eine wesentliche Herausforderung dar. Die Verbreiterung der Angebotspalette im Umweltverbund durch vielfältige, saubere und öffentlich zugängliche Mobilitätslösungen ist dabei ein zentraler Baustein. Hierfür müssen passgenaue und auf das Angebot abgestimmte Infrastrukturen, für verschiedene Anwendungszwecke geeignete Fahrzeuge (bspw. Zero Emission Busse), modulare Servicekomponenten und ausdifferenzierte Geschäftsmodelle entwickelt bzw. integriert werden.

Die Umsetzung sozialer und organisatorischer Innovationen ist relevant, wobei auch eine technische Innovationskomponente enthalten sein muss. Weiters ist bei derartigen Forschungsprojekten insbesondere auf die starke Einbindung von Praxispartnern zu achten, wobei die Umsetzbarkeit der geplanten Innovationen bereits im Förderantrag glaubhaft darzustellen ist.

Ebenso relevant ist die Integration von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen in Form skalierbarer, bedarfsorientierter und geteilter Flottenlösungen – insbesondere in die an urbane Räume angrenzenden Gebiete und in ländlichen Räumen – als integrativer Bestandteil zukünftiger „Mobility as a Service“ Ansätze („MaaS made in Austria“).

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

Im Rahmen des Schwerpunkts kann die Einbindung des Projekts entlang des Verkehrsnetzes oder an einem oder mehreren Mobilitätshub(s) (Bushaltestellen, Bahnhöfe, Flughäfen etc.) erfolgen. Wesentlich ist ebenfalls die Entwicklung, Integration und Erprobung geeigneter Betankungs- und Ladeinfrastrukturlösungen und die Durchführung eines Demonstrationsbetriebs bei Leitprojekten sowie kooperativen F&E-Projekten der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung.

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

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

3.3 Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte

Im Antrag ist konkret anzuführen, welche mess- bzw. quantifizierbaren Ziele am Projektende erreicht werden sollen.

Zusätzlich sind bei einer Weiterentwicklung von Fahrzeug- und/oder Infrastrukturkomponenten **ecodesign-Prinzipien** verpflichtend anzuwenden. Hierfür müssen die Umweltauswirkungen über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg (vom Design, zur Verwendung bis zum Recycling, Wiederverwendung, Entsorgung, etc.) betrachtet und möglichst minimiert werden. Diese Betrachtung ist im Rahmen der eingereichten kooperativen F&E- sowie Leitprojekte für die jeweiligen Hauptkomponenten vorzunehmen.

Bei Weiterentwicklungen von Akkukonzepten sollen die Zielsetzungen des aktuellen Vorschlags der Europäischen Kommission zur Batterien VO (Proposal for a regulation concerning batteries and waste batteries, repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation (EU) No 2019/1020) berücksichtigt werden, insbesondere

- Angabe des Carbon Footprints für die Batterie
- zumindest teilweiser Einsatz von recycelten Materialien (z. B. Lithium und Kobalt)
- Einhaltung der OECD due diligence Vorgaben für die Rohstoffgewinnung und Durchführung einer Risikobewertung zu potentiellen negativen Umweltauswirkungen (Art. 39)
- das Konzept soll Vorkehrungen enthalten die eine hohe Recyclingquote bzw. second life Nutzung ermöglichen

Neben diesen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ist in den eingereichten kooperativen F&E-Projekten in der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung sowie Leitprojekten auch ein **Demonstrationsteil** verpflichtend vorzusehen. In diesem Demonstrationsteil ist der bzw. sind die Projektentwicklungen (Prototypen, Systeme, etc.) in einer zumindest **6 Monate** dauernden Demonstrationsphase im Realbetrieb zu testen. Im Rahmen des Demonstrationsbetriebes darf nur Strom und/bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz kommen. Dabei ist ein Monitoring einzurichten, um festzustellen, ob der/die Prototyp/en die angestrebten Zielwerte erreicht/erreichen und in welchen Bereichen weiteres Verbesserungspotenzial liegt. Zudem sollen die Möglichkeiten der Überleitung in den Regelbetrieb dargestellt werden.

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

Um KMU als mögliche Technologielieferanten einzubeziehen, sollen diese im Projektkonsortium berücksichtigt werden. Projektanträge sollen daher eine über die jeweiligen Formalanforderungen der Förderinstrumente hinausgehende Einbindung innovativer KMU oder Start-ups nachweisen (Messgrößen: Anzahl der KMU, Kostenanteil der KMU im Projekt, Wissenstransfer zu KMU).

3.4 F&E-Dienstleistung

3.4.1 Potential zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe als Beitrag zur Zielerreichung der Klimaneutralität 2040

Zielvorgaben

Die Österreichische Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 schrittweise dekarbonisiert und damit ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss.

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge erforderlich. Der dafür benötigte Strom bzw. Wasserstoff soll aus erneuerbaren Energien bereitgestellt werden.

Im Bereich der **Neuzulassungen** stehen einige Instrumente zur Verfügung, damit vermehrt Zero Emission Fahrzeuge auf den Markt gebracht werden, u. a.:

- CO₂ Flottenziele für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (EU 2019/631): die Verordnung sieht eine Reduktion der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Pkw um 37,5 % bis 2030 (im Vergleich zu 2021) und um 31 % bei leichten Nutzfahrzeugen vor. Im Rahmen des EU Green Deals ist angekündigt diese Zielsetzungen auch nochmals nachzuschärfen.

- CO₂ Flottenziele für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen (EU 2019/1242): die Verordnung sieht eine Reduktion der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um 30 % bis 2030 vor. Auch diese Verordnung soll im Rahmen des EU Green Deals nachgeschärft werden.
- Im Rahmen der Clean Vehicle Directive (EU 2019/1161) wurden für öffentliche Beschaffer insbesondere für den Busbereich ambitionierte Ziele festgelegt, sodass der Anteil der neu angeschafften sauberen Busse im Zeitraum 2026-2030 auf 65 % ansteigen soll, wovon die Hälfte dieser Fahrzeuge emissionsfrei sein muss.

Während es also im Bereich der Neufahrzeuge mehrere Initiativen und Instrumente auf dem Weg in Richtung Zero Emission Fahrzeuge gibt, stellt sich die Frage, was mit den Fahrzeugen geschehen soll die bereits gekauft und in der österreichischen Fahrzeugflotte im Einsatz sind. Statistische Analysen zeigen, dass ein beachtlicher Anteil dieser Fahrzeuge auch noch nach 15 Jahren und mehr auf Österreichs Straßen unterwegs ist.

Für das Ziel der Klimaneutralität 2040 bedeutet das, dass hier **Lösungen für den Fahrzeug-Altbestand** der mit Verbrennermotoren im Einsatz ist gesucht werden müssen. Dazu soll in der gegenständlichen Studie das Potential durch Umrüstung dieser Fahrzeuge auf Zero Emission Antriebe erhoben werden.

Aus energetischer- bzw. ökobilanzieller Sicht erscheint eine Verlängerung der Einsatzdauer von Fahrzeugen, die bereits produziert wurden, grundsätzlich sinnvoll. Für die österreichische Automobilindustrie könnte sich bei einer entsprechenden frühzeitigen Fokussierung ein interessantes neues Geschäftsfeld mit zusätzlichem Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotential ergeben. Ähnliches gilt für die österreichischen Kfz-Werkstätten, die die Umrüstungen mit entsprechendem Know-how und Fachkräfteeinsatz durchführen würden.

In Deutschland wurde dazu 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Task-Force eingerichtet, die sich mit Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionell angetriebenen Nutzfahrzeugen auf alternative, klimaschonende Antriebe beschäftigt.

Erwartete Ergebnisse

- Durchführung einer Marktanalyse: welche Umrüslösungen werden in der EU bereits angeboten, wie funktionieren sie, was sind die Vor- und Nachteile?
- Gibt es entsprechende Initiativen in anderen Märkten insb. USA, China und Japan?
- Ausblick: welche Umrüslösungen stehen derzeit noch in Entwicklung?
- Lebensdauer der Fahrzeuge: in wie weit kann die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängert werden bzw. stehen dem Restriktionen durch z. B. Materialermüdungen im Chassis gegenüber?
- Wirkung auf Gewährleistung und Garantiezusagen durch OEMs
- Typisierungsanforderungen für umgerüstete Fahrzeuge
- mögliche erforderliche Rechtsinitiativen auf europäischer Ebene
- Abschätzung zu ökobilanziellen Vorteilen (THG und kumulierter Energieeinsatz)
- Welche Kosten sind mit der Umrüstung verbunden, wie teilen sie sich auf und wie können sie potenziell gesenkt werden?
- volkswirtschaftliches Potential durch die Produktion von Umrüslösungen in Österreich inkl. spezifischen Fachkräftebedarf
- volkswirtschaftliches Potential durch die Montage von Umrüslösungen in österreichischen Werkstätten inkl. spezifischen Fachkräftebedarf
- Abschätzung des Potentials für weitere Fahrzeugkategorien, insb. Pkw und Traktoren

Fokus der Arbeit

Im Fokus der Studie steht die Erhebung von volkswirtschaftlichen und klimarelevanten Potentialen durch die Umrüstung von Nutzfahrzeugen mit Verbrennermotoren, insb. der Klassen N2 und N3 sowie M2 und M3 auf elektrische (inkl. Oberleitung) und Brennstoffzellen/Wasserstoffantriebe.

Nicht im Untersuchungsbereich der Studie steht der Einsatz alternativer bzw. synthetischer Kraftstoffe.

Disseminierung

Die Ergebnisse sind nach Abstimmung mit dem Auftraggeber in entsprechende Plattformen und Fachveranstaltungen einzubringen.

Projektdauer

Max. 8 Monate

Projektkosten

Max. EUR 60.000,- zzgl. allfälliger USt.

3.4.2 Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr für die Zielerreichung der Klimaneutralität 2040

Zielvorgaben

Die Bundesregierung hat sich die Klimaneutralität Österreichs bis spätestens 2040 zum Ziel gesetzt und möchte Österreich zu einem Vorreiter in Sachen Klimaschutz in Europa machen. Dieses Ziel ist insbesondere für den Mobilitätssektor sehr anspruchsvoll.

Um einen raschen Aufbau der für die Zielerreichung notwendigen Zero Emission Infrastruktur zu ermöglichen, soll dieser parallel zum Hochlauf der unterschiedlichen Antriebstechnologien und Fahrzeugtypen untersucht und prognostiziert werden.

Im Rahmen dieser ausgeschriebenen Studie soll aufbauend auf den Vorgängerprojekten des Zero Emission Mobility Programms (z. B. Mengengerüste für einen CO₂-neutralen Verkehrssektor in 2050 „Pathways to a Zero Carbon Transport Sector“, Elektrifizierung des Güterverkehrs am österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz bis 2040 „Energy Roads“ und Technologische Optionen und ökonomische Rahmenbedingungen für einen CO₂-neutralen Güterverkehr 2050 „CLEARER – Climate neutral freight transport“) ein Mengengerüst für Zero Emission Infrastruktur für alle straßengebundenen Fahrzeug- und Antriebsformen erarbeitet werden. Es sind dabei die unten angeführten Fahrzeug- und Antriebsformen zu untersuchen, wobei ein Fokus auf Lademöglichkeiten für batterieelektrische Fahrzeuge gelegt werden soll.

Weiters soll untersucht werden, welche Rahmenbedingungen beim Infrastrukturaufbau zu beachten sind, welche begleitenden Programme und regulativen Anpassungen es dafür bedarf und welche Kosten damit verbunden sind. Auch sollen Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand für den weiteren Ausbau von Zero Emission Infrastruktur aus den Ergebnissen abgeleitet werden. Ebenfalls sollen die Auswirkungen auf den Fachkräftebedarf untersucht werden, welche für den prognostizierten Ausbau der Infrastruktur notwendig sind.

Für **PKW, Fahrzeuge der Klasse L sowie leichte Nutzfahrzeuge** ist dabei aufbauend auf den Ergebnissen der Studie „Pathways to a Zero Carbon Transport Sector“ ein überwiegender Fokus auf Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge zu setzen. Zu unterscheiden ist jeweils, welche Ladeinfrastruktur öffentlich, halb-öffentlich (z. B. bei Supermärkten, Parkgaragen, etc.) und privat oder beim Arbeitgeber aufgebaut werden müsste. Für **schwere Nutzfahrzeuge und Busse** sollen neben dem rein batterieelektrischen Einsatz auch Wasserstoff-Brennstoffzellenanwendungen sowie Fahrzeuge mit Oberleitungssystemen (bzw. Hybrid-systemen davon) betrachtet werden. Hinsichtlich der Infrastruktur für Oberleitungssysteme sollen die Erkenntnisse bzw. Zwischenergebnisse der derzeit laufenden Studie „Energy Roads“ herangezogen werden. Ein enger Austausch mit dem Konsortium dieser Studie wird vorausgesetzt. Ebenfalls sollen Synergien beim Aufbau von Zero Emission Infrastruktur wie beispielsweise eine gemeinsame Nutzung dieser durch unterschiedliche Fahrzeugtypen untersucht werden. Auch energetische Fragestellungen die sich im Rahmen der Zero Emission Infrastruktur stellen, sollen betrachtet werden. Dazu zählen beispielsweise die Gesamtenergieeffizienz des Systems sowie Möglichkeiten zur Erzeugung, Verteilung und Speicherung. Weitere Synergiepotenziale z. B. um Lastspitzen bei Schnellladestationen (HPC) zu vermeiden, sollen nach Möglichkeit aufgezeigt werden.

Nicht Teil der Studie ist die benötigte Zero Emission Infrastruktur für den Schiff- und Flugverkehr sowie für den Off-Road- und Landwirtschafts-Bereich. Ebenfalls nicht Untersuchungsgegenstand ist der Einsatz von alternativen bzw. synthetischen Kraftstoffen.

Erwartete Ergebnisse

- Basierend auf dem Ziel der Klimaneutralität 2040 sind Mengengerüste zu erstellen und dabei ein Fokus auf die Energieeffizienz des Gesamtsystems zu legen. Es sollen Szenarien für den Infrastrukturaufbau für die jeweils infrage kommenden Antriebstechnologien der unterschiedlichen Fahrzeugtypen entwickelt werden. Auch sind die dafür notwendigen Kosten zu ermitteln und zu analysieren. Es sollen die Zeiträume 2025, 2030, 2035 und 2040 beleuchtet werden. Insbesondere sollen folgende Fragestellungen für die unterschiedlichen Fahrzeug- und Antriebstechnologien beantwortet werden:
- Wie viele öffentliche, halb-öffentliche und private/betriebliche Ladepunkte werden im PKW-Sektor, im Nutzfahrzeug- und Bussektor und für die Klasse L benötigt? Welches Verhältnis von öffentlichen/halb-öffentlichen und privaten/betrieblichen Ladepunkten wird in den geforderten Zeiträumen für die unterschiedlichen Kategorien erwartet?
- Welches Verhältnis von Zero Emission Fahrzeug zu öffentliche Ladepunkte wird in den geforderten Zeiträumen erwartet und welches wird künftig benötigt? Wie sieht dieses Verhältnis bei Wasserstofftankstellen aus? Wie viele H2-Fahrzeuge (z.B. LKW, Busse) können durch eine H2-Tankstelle versorgt werden?
- Worauf soll ein Fokus beim Ausbau gesetzt werden und auf welche möglichen Schwierigkeiten bzw. Engpässe ist dabei zu achten? Welche regulativen Änderungen bedarf es, damit ein Ausbau der Zero Emission Infrastruktur mit der notwendigen Geschwindigkeit gelingen kann?
- Basierend auf aktuellen Studien, Projekten und Entwicklungen: Welche Empfehlungen können für den Zero Emission Infrastrukturaufbau für schwere Nutzfahrzeuge und Busse abgeleitet werden? Wie sehen aktuelle Entwicklungen der Antriebstechnologien für diese Fahrzeugkategorien aus? (Zusammenarbeit und Austausch mit den genannten Projekten).
- Welche Unterschiede ergeben sich beim Aufbau im urbanen, sub-urbanen und ländlichen Umfeld? Auf welche Aspekte ist diesbezüglich zu achten und welche Empfehlungen können dafür abgegeben werden? Wie ist das Autobahn- und Schnellstraßennetz beim Aufbau der Zero Emission Infrastruktur miteinzubeziehen?
- Welche Synergiepotenziale zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugtypen ergeben sich bei der künftigen Nutzung von Zero Emission Infrastruktur? Wie können diese zur Gänze gehoben werden und welche Kriterien sind dabei zu beachten?
- Wo soll vorrangig die Zero Emission Infrastruktur für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen aufgebaut werden und welche Aspekte der unterschiedlichen Fahrzeugtypen sind hierbei zu beachten? Welche Lade- bzw. Betankungskonzepte sind möglich und welche sind aus Energie- und Kosteneffizienz zu bevorzugen?
- Wie kann die Erzeugung von Elektrizität bzw. grünem Wasserstoff auf Basis von erneuerbaren Energien intelligent mit der Zero Emission Infrastruktur kombiniert werden? Welche Empfehlungen können dazu abgegeben und welche Kriterien sollten berücksichtigt werden? Welche Aspekte sind für die Verteilung und Speicherung im Rahmen der Zero Emission Infrastruktur zu beachten und welche Unterschiede sind bei der Infrastruktur für batterieelektrische bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen zu berücksichtigen? Welche weiteren Synergiepotenziale sollten sinnvollerweise genutzt werden, um beispielsweise Lastspitzen bei Schnellladestationen (HPC) zu vermeiden?
- Welche Kosten entstehen durch den Aufbau der Zero Emission Infrastruktur für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Antriebsformen und wie könnten die Kosten potenziell gesenkt werden? Wie schlüsseln sich diese Kosten jeweils auf? Wo liegen Synergiepotenziale bei Ausbau und Nutzung der Infrastruktur und worauf sollte ein Fokus gelegt werden? Welche begleitenden Programme und Maßnahmen bedarf es von der öffentlichen Hand für den Ausbau der Zero Emission Infrastruktur?
- Welche Auswirkungen haben die prognostizierten Infrastrukturszenarien auf den Fachkräftebedarf in den jeweiligen Wirtschaftssektoren?

Das Ergebnis dieser Studie soll ein Mengengerüst für den Auf- und Ausbau der Zero Emission Infrastruktur für die unterschiedlichen Antriebstechnologien und Fahrzeugtypen in den geforderten Zeiträumen sein. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sollen in die weiterführenden strategischen Arbeiten des BMK einfließen und bilden somit eine wichtige Grundlage. Dazu soll die Studie die benötigten Rahmenbedingungen sowie potenzielle Hemmnisse aufzeigen.

Die Studie soll sich im Zuge der Erarbeitung mit den Einschätzungen der betroffenen Industrien (z. B. Fahrzeughersteller, Infrastrukturhersteller und -betreiber), Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholder*innen auseinandersetzen. Insbesondere wird ein Austausch mit den genannten Vorgängerprojekten sowie mit Expertenorganisationen zu potenziellen Hochlaufszenerarien und dem Einsatzfeld unterschiedlicher Antriebstechnologien angeregt.

Da Österreich als Transitland eine besondere Rolle beim Auf- und Ausbau einer einheitlichen, interoperablen und grenzüberschreitenden Zero Emission Infrastruktur zukommt, sind auch europäische Entwicklungen und nationale und europäische wissenschaftliche Studienergebnisse für eine vergleichende Bewertung miteinzubeziehen. Dabei wird im speziellen ein Austausch mit der deutschen Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (unter dem Dach der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie – NOW GmbH) sowie eine Analyse der vom deutschen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ empfohlen. Ebenfalls sollen die laufenden Entwicklungen in der EU im Rahmen des Green Deals, die Novellierung der Alternative Fuel Infrastructure Directive (AFID) und strategische Vorarbeiten des BMK mitberücksichtigt werden.

Disseminierung

Die Ergebnisse sind nach Abstimmung mit dem Auftraggeber in entsprechende Plattformen und Fachveranstaltungen einzubringen.

Aufgrund der hohen Relevanz der gegenständlichen Studie haben die Bieter*innen einen zeitnahen Start nach Auftragsvergabe sicherzustellen. Eine Verlängerung der Projektlaufzeit ist nicht vorgesehen.

Projektdauer

Max. 12 Monate

Projektkosten

Max. EUR 150.000,– zzgl. allfälliger USt.

4.0 Administratives

4.1 Ausschreibungsdokumente

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via [eCall](#) ein. Der Projektantrag besteht aus:

- Online-Kostenplan – direkt im eCall einzugeben
- Projektbeschreibung – Upload im eCall (PDF)

Verwenden Sie die bereitgestellten Vorlagen und Ausschreibungsdokumente auf der [FFG Website zu Zero Emission Mobility](#).

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

Förderungskonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderungskriterien sind in den **Instrumentenleitfäden** beschrieben.

Ausschreibungsdokumente

Leitprojekt	Instrumentenleitfaden Leitprojekt (PDF) Projektbeschreibung Leitprojekt (WORD) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) (PDF)*
Kooperatives F&E-Projekt	Instrumentenleitfaden kooperatives F&E-Projekt (PDF) Projektbeschreibung kooperatives F&E-Projekt (WORD) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) (PDF)*
Allgemeine Regelungen zu Kosten	Kostenleitfaden 2.1 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten) (PDF)
F&E-Dienstleistung	Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistung (PDF) Inhalt des Angebotes (WORD) Eidesstattliche Erklärung (im eCall) Bietererklärung (im eCall) Mustervertrag (PDF)

* **Hinweis:** Die eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status ist für Vereine, Einzelunternehmen und ausländische Unternehmen notwendig. In der zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich – eine Einstufung der letzten 3 Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.

4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für alle Leitprojekte

Die Einreichung eines Leitprojektes im Rahmen dieser Ausschreibung erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes gemeinsames Vorgespräch mit Mitarbeiter*innen des Klima- und Energiefonds, des BMK sowie der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **bis spätestens 17.09.2021**. Die Antragsteller*innen haben rechtzeitig mit der FFG Kontakt aufzunehmen, um dieses Vorgespräch zu vereinbaren. Das Vorgespräch dient der optimalen Betreuung der Einreicher*innen bei der Erstellung des Projektantrages. Aus diesem Grund wird empfohlen das Vorgespräch ebenfalls für kooperative Projekte durchzuführen. **Wird ein Leitprojektantrag ohne erfolgtem Vorgespräch in der genannten Form eingebracht, so wird der Antrag aus formalen Gründen abgelehnt.** Wird zusätzlich um eine Förderung nach 4.4 angesucht, so wird die KPC zu dem Gespräch beigezogen, oder es ist ein separates Gespräch mit der KPC gem. 4.4 zu vereinbaren.

4.3 F&E-Dienstleistung

Bitte beachten Sie, dass es sich bei der Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen (Instrument „F&E-Dienstleistung“) um Finanzierungen gemäß Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 und somit um ein Bieterverfahren handelt. Für das Instrument F&E-Dienstleistung gilt als Auftraggeber der Klima- und Energiefonds. Die Förderagentur FFG agiert im Namen und auf Rechnung des Klima- und Energiefonds.

Mit Einreichung eines Angebots erklären sich die Bieter*innen mit dem Inhalt des vorliegenden Leitfadens sowie der übrigen verfahrensgegenständlichen Ausschreibungsunterlagen vollumfänglich einverstanden.

Sind (Sub-)Unternehmer*innen in mehreren Angeboten genannt (Mehrfachbeteiligung), führt dies zum Ausscheiden aller betroffenen Angebote, wenn von einer Wettbewerbsbeschränkung bzw. -verfälschung auszugehen ist.

Ergänzende Auskünfte

Ergänzende Fragen zu den Inhalten der ausgeschriebenen F&E-Dienstleistung sind ausschließlich spätestens 21 Tage vor Ablauf der Einreichfrist schriftlich per E-Mail an die FFG (dagmar.weigel@ffg.at) unter Angabe der Absenderadresse (E-Mail) zu richten. Die Anfragen werden gesammelt und anonymisiert spätestens 11 Tage vor Ablauf der Einreichfrist beantwortet. Im Sinne der Gleichbehandlung ersucht der Auftraggeber die Fragen so zu stellen, dass ein Rückschluss auf die Fragesteller*innen nicht möglich ist. Die Fragen und Antworten werden auf den Webseiten von Klima- und Energiefonds und FFG veröffentlicht. Nach diesem Termin ist die Möglichkeit der Fragestellung nicht mehr gegeben. Der Klima- und Energiefonds und die FFG geben im Vorfeld keine Stellungnahmen zur Bewertung der Einreichung ab.

4.4 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)

Projekte, welche vom Klima- und Energiefonds gefördert werden und zumindest ein Arbeitspaket der Forschungskategorie Experimentelle Entwicklung aufweisen, können auch in einer Kooperation der FFG mit der KPC abgewickelt werden. Dabei werden Forschungstätigkeiten von der FFG gefördert, Investitionen für eine Demonstrationsanlage hingegen werden von der KPC unter Verwendung der Förderungsrichtlinien der „Umweltförderung im Inland“ (UFI) unterstützt. Beides wird aus Mitteln des gegenständlichen Programmes bedeckt. Demonstrationsanlagen, für die im Rahmen des Programms „Zero Emission Mobility“ eine ergänzende Umweltförderung bei der KPC beantragt wird, müssen für das beantragte Forschungsprojekt von wesentlicher Bedeutung sein. Ebenso müssen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten die Voraussetzung für die Investition, für die die ergänzende Umweltförderung beantragt wird, bilden.

Demonstrationsanlagen entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland zeichnen sich dadurch aus, dass sie über Standardtechnologien hinausgehen. Sie dienen der Erprobung bzw. Einführung neuer oder wesentlich verbesserter Technologien. Die Demonstrationsanlage baut auf den Forschungstätigkeiten auf. Der damit zu erwartende Umwelteffekt (eine Reduktion von Luftemissionen, Lärm oder gefährlichen Abfällen, eine Reduktion des Energieverbrauchs, eine innovative Bereitstellung von erneuerbarer Energie) ist einschätzbar und muss als Voraussetzung für eine Förderung auch quantifizierbar sein. Es sind nur jene Anteile der Investition förderungsfähig, die unmittelbar zur Erzielung des Umwelteffekts notwendig sind und dazu beitragen. Kosten, die in keinem bzw. nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden.

Förderbasis sind die umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (förderungsfähige Kosten abzüglich etwaiger Referenzkosten – sofern bei Demonstrationsanlagen Standardanlagen gegenüberstellbar sind) gemäß Förderungsrichtlinien der Umweltförderung im Inland. Wird im Rahmen des ggstl. Programms keine Förderung für Demonstrationsanlagen beantragt oder gewährt, so ist eine spätere Einreichung bei anderen Förderprogrammen und bei anderen Förderstellen (Wirtschaftsförderung – Austria Wirtschaftsservice [AWS], Umweltförderung – KPC) unter Berücksichtigung der jeweiligen Förderbedingungen möglich.

Verpflichtendes Vorgespräch mit KPC

Bei Einreichung eines Projekts, bei welchem auch eine Förderung einer Demonstrationsanlage entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland beantragt wird, hat – zusätzlich zum Gespräch gem. 4.2 wenn daran nicht auch die KPC mitwirkt – jedenfalls ein verpflichtendes gemeinsames Beratungsgespräch mit Expert*innen der FFG und KPC **bis spätestens 17.09.2021** zu erfolgen. Die Antragsteller*innen haben mit der FFG Kontakt aufzunehmen um ein Vorgespräch zu vereinbaren. Im Rahmen dieser Beratung erfolgt eine erste Einschätzung der Förderbarkeit der geplanten Investitionen als Demonstrationsanlagen im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung durch Expert*innen der KPC. Erfolgt dieses Beratungsgespräch nicht, so wird keine Umweltförderung zuerkannt.

Antragstellung

Die Antragstellung erfolgt in Form EINES Projektantrags, der bei der FFG einzureichen ist. Dazu

- sind im Anhang der Projektbeschreibung des F&E-Anteils (pdf.-Dokument) die geplanten Demonstrationsanteile, die über die KPC gefördert werden sollen, im Detail anzuführen. Die zusätzlichen Spezifikationen sollen eine technische Beurteilung der Demonstrationsanteile sowie eine Beurteilung der zu erwartenden Umwelteffekte durch die KPC ermöglichen.
- ist im eCall neben der Projektbeschreibung (pdf.-Dokument) und sonstigen etwaigen Anhängen zusätzlich ein [Kostenplan \(Excel-File\)](#) für den Demonstrationsteil hochzuladen.

Folgende ergänzende Informationen sind bei der Antragstellung erforderlich:

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

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

Weiterer Ablauf nach Einreichung

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

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

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

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

Weitere Informationen zur Umweltförderung finden sich auf der

[KPC Website zur Förderung von sonstigen Umweltschutzmaßnahmen](#)

und auf der

[KPC Website zu Umweltförderungen für Betriebe](#)

Abgrenzung der beantragbaren Kosten

Industrielle Forschung FFG	Experimentelle Entwicklung FFG	Demonstrationsanlage KPC
„Industrielle Forschung“ bezeichnet planmäßiges Forschen oder kritisches Erforschen zur Gewinnung neuer Kenntnisse und Fertigkeiten. Ziel ist, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder zur Verwirklichung erheblicher Verbesserungen bei bestehenden Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen nutzen zu können. Hierzu zählt auch die Schöpfung von Teilen komplexer Systeme, die für die Industrielle Forschung und insbesondere die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig sind.	„Experimentelle Entwicklung“ bezeichnet den Erwerb, die Kombination, die Formung und die Verwendung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten zur Erarbeitung von Plänen und Vorkehrungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen. Dazu zählen auch andere Tätigkeiten zur Definition, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie auch die Erstellung von Entwürfen, Zeichnungen, Plänen und anderem Dokumentationsmaterial, soweit dies nicht für gewerbliche Zwecke bestimmt ist.	Demonstrationsanlagen entsprechend der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland sind Anlagen mit sehr hohem innovativem Charakter. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie über Standardtechnologien hinausgehen und dienen zur Erprobung bzw. Einführung neuer oder wesentlich verbesserter Technologien. Die Förderung einer Demonstrationsanlage im Rahmen der Zero Emission Mobility durch die KPC setzt darüber hinaus voraus, dass die Demonstrationsanlage direkt auf den Forschungstätigkeiten innerhalb des eingereichten Forschungsprojekts aufbaut. Der damit zu erwartende Umwelteffekt ist einschätzbar und quantifizierbar. Förderfähig sind Investitionen, die für die Erreichung des Umwelteffektes unmittelbar notwendig sind.

Soweit die geförderte Maßnahme als Endenergieverbrauchseinsparung im Sinne des Bundes-Energieeffizienzgesetzes (EEffG) anrechenbar ist, wird diese aliquot zur gewährten Förderung dem Klima- und Energiefonds als strategische Maßnahme gemäß § 5 Abs. 1 Z 17 EEffG zugerechnet. Eine teilweise oder gänzliche Geltendmachung der anrechenbaren

Maßnahmen durch verpflichtete Dritte, insbesondere durch Übertragung durch die Fördernehmer*innen zum Zweck der Anrechnung auf Individualverpflichtungen gemäß § 10 EEffG, ist nur für jenen Teil der Projektkosten zulässig, der die Förderung des Klima- und Energiefonds übersteigt.

5.0 Rechtliche Aspekte

5.1 Datenschutz und Vertraulichkeit

Die FFG ist zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen gesetzlich verpflichtet – nach § 9 Abs 4 Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH-Errichtungsgesetz, BGBl. I Nr. 73/2004. Geheimhaltungspflicht besteht auch für externe Expert*innen, welche die Projekte beurteilen. Zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen ist auch für die Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) verpflichtet.

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

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

Im Rahmen dieser Verwendung kann es dazu kommen, dass die Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes, dem Bundesministerium für Finanzen und der EU übermittelt oder offengelegt werden müssen. Des Weiteren steht auch die Möglichkeit der Transparenzportalabfrage gemäß § 32 Abs 5 TDBG 2012 zur Verfügung.

Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung dieser FTI-Initiative betrauten Personen sowie dem Programmeigentümer zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

5.2 Rechtsgrundlage

Als Rechtsgrundlagen kommen folgende Richtlinien zur Anwendung:

- Richtlinie zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung, Technologieentwicklung und Innovation ([FTI – Richtlinie 2015](#)) Themen-FTI-RL. Die Themen-FTI-Richtlinie wurde auf Basis der verlängerten beihilferechtlichen Basis der Europäischen Kommission (Verlängerungsverordnung, VO (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020) bis 31.12.2021 verlängert.
- Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland idgF

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden Sie auf der [FFG Website zur KMU-Definition](#). Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

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

5.3 Veröffentlichung der Förderzusage

Im Fall einer positiven Förderentscheidung behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, den Namen der Förderwerber*innen, die Tatsache einer zugesagten Förderung, den Fördersatz, die Förderhöhe sowie den Titel des Projekts und eine Kurzbeschreibung zu veröffentlichen, um dem berechtigten Interesse des Klima- und Energiefonds zur Sicherstellung von Transparenz im Förderwesen zu entsprechen (Art. 6 Abs 1 lit f DSGVO).

5.4 Open Access – Hinweise zur Publikation

Entsprechend der allgemeinen Ziele und Aufgaben des Klima- und Energiefonds, definiert in §1 und §3 des Klima- und Energiefondsgesetzes und der speziellen Charakteristik dieses Förderprogrammes, welches besonders auch auf die Veröffentlichung von Projekt- und Kontaktdaten zur Verbreitung der Projektergebnisse abzielt und der Empfehlung der Europäischen Kommission (2012/417/EU) zu Open Access entsprechend werden bei dieser Ausschreibung die geförderten Projekte und deren Ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Davon ausgenommen sind vertrauliche Inhalte (z. B. im Zusammenhang mit Patentanmeldungen). Die Fördernehmer*innen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass die zur Veröffentlichung an den Klima- und Energiefonds übermittelten Berichte keinerlei sensible Daten (Art 9 DSGVO) oder personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten (Art 10 DSGVO) enthalten. Außerdem sind die Fördernehmer*innen verpflichtet, sicherzustellen, dass alle sonstigen Zustimmungen und Genehmigungen Dritter eingeholt sind (insb. Bildrechte), die für eine Zulässigkeit der Veröffentlichung durch den Klima- und Energiefonds erforderlich sind und den Klima- und Energiefonds diesbezüglich schad- und klaglos zu halten.

Da ein wesentlicher Förderzweck dieses Förderprogrammes die Dissemination der Projektergebnisse ist, veröffentlicht der Klima- und Energiefonds diese Projektergebnisse und Projektinformationen, um seinem berechtigten Interesse an Transparenz im Förderwesen sowie der Erfüllung der Ziele des Klima- und Energiefonds (§ 1 und §3 des Klima- und Energiefondsgesetzes) zu entsprechen (Art. 6 Abs 1 lit. f DSGVO).

Um die Wirkung des Programms zu erhöhen, sind die Sichtbarkeit und leichte Verfügbarkeit der innovativen Ergebnisse ein wichtiges Anliegen. Daher werden nach dem Open-Access-Prinzip möglichst alle Projektergebnisse dieser FTI-Initiative vom Klima- und Energiefonds publiziert und zugänglich gemacht. Um die Projektergebnisse gut und verständlich aufzubereiten, werden Hinweise für die Öffentlichkeitsarbeit zu Projekten, die im Rahmen Ausschreibung gefördert und durchgeführt werden, in einem „Leitfaden zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit“ zur Verfügung gestellt. Dieser Leitfaden ist gleichermaßen Vertragsbestandteil.

6.0 Kontakt

Programmleitung

Klima- und Energiefonds

Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190 Wien

Mag. Gernot Wörther

Telefon: +43 1 585 03 90 24

E-Mail: gernot.woerther@klimafonds.gv.at

www.klimafonds.gv.at

Programmabwicklung

Österreichische

Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)

Bereich „Thematische Programme“

Sensengasse 1, 1090 Wien

DI Dagmar Weigel, MSc

Telefon: +43 5 7755-5045

E-Mail: dagmar.weigel@ffg.at

DDI Ursula Bodisch

Telefon: +43 5 7755 5047

E-Mail: ursula.bodisch@ffg.at

www.ffg.at

Weitere Fördermöglichkeiten:

[Energie und Umweltforschung](#)

[Mobilität der Zukunft](#)

[Energieforschung](#)

[Smart Cities Demo](#)

Abwicklungsstelle für Investitionsteile

Kommunalkredit Public Consulting GmbH

Türkenstraße 9, 1090 Wien

DI Wolfgang Löffler, MSc

Telefon: +43 1 31 6 31-220

E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

www.public-consulting.at

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190

Wien

Programm-Management:

Mag. Gernot Wörther

Grafische Bearbeitung:

angieneering.net

Fotos:

Smile Fight / Shutterstock.com

Sergii Chernov / Shutterstock.com

Herstellungsort:

Wien, April 2021

