

# Leitfaden

# Nachhaltige Mobilität

# in der Praxis

Jahresprogramm 2021

Ein Programm des Klima- und Energiefonds im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Beitrag für klimafreundliche Mobilität in Österreich sowie zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040



# Inhalt

	<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>1.0</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>3</b>
<b>2.0</b>	<b>Strategie und Ziele des Programms</b>	<b>4</b>
2.1	Ausgangssituation	4
2.2	Programmziele	4
2.3	Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“	5
<b>3.0</b>	<b>Themenschwerpunkte und -felder der Ausschreibung</b>	<b>6</b>
3.1	Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“	6
3.2	Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“	6
3.3	Themenfelder der aktuellen Ausschreibung	7
3.4	Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung	8
<b>4.0</b>	<b>Wegweiser zur Ausschreibung</b>	<b>8</b>
4.1	Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen	8
4.2	Budget	8
4.3	Grundsätze der Ausschreibung	9
4.4	Unterstützte Maßnahmen	9
4.5	Einreichunterlagen	9
4.6	Anerkennbare Kosten	9
4.7	Verwertungsrechte	10
4.8	Beurteilungskriterien	10
4.9	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	10
<b>5.0</b>	<b>Ablauf</b>	<b>11</b>
<b>6.0</b>	<b>Einreichung und Kontakte</b>	<b>11</b>
	<b>Impressum</b>	<b>12</b>

# Vorwort

Die Gesundheitskrise der letzten Monate hat die Welt auf den Kopf gestellt und auch in Österreich tiefe Spuren hinterlassen. Auch das Mobilitätsverhalten der Österreicher\*innen hat sich schlagartig und radikal geändert. Die massiven Einschränkungen im täglichen Leben, in der Arbeitswelt und in der Freizeitgestaltung sind natürlich negativ für Wirtschaft und Gesellschaft, sind aber auch eine Chance die Zukunft nachhaltiger und resilienter zu gestalten. Transformationsprozesse, die ansonsten Jahre, wenn nicht Jahrzehnte benötigen wurden durch die Gesundheitskrise binnen weniger Monate Realität. Vor allem Teleworking war in dem Ausmaß vor einigen Monaten noch undenkbar, bestimmt nun aber den Arbeitsalltag vieler Österreicher\*innen mit dem positiven Nebeneffekt von weniger Treibhausgasemissionen durch den verringerten Pendlerverkehr.

Die Bundesregierung setzt weitere wichtige Impulse und unterstützt zum Beispiel massiv den Ankauf von E-Fahrzeugen. Die ausgelösten Effekte geben Grund zur Hoffnung (seit März 2021 sind erstmals mehr als 50.000 E-PKW in Österreich unterwegs!). Doch weitere Anstrengungen und Transformationsprozesse in anderen Sektoren sind notwendig, um die Klima-Ziele zu erreichen und die Mobilität in Österreich nachhaltiger zu gestalten.

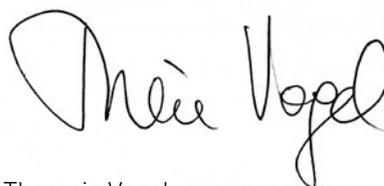
Der Klima- und Energiefonds unterstützt dabei mit seinen Programmen und Initiativen dieses Vorhaben. Einerseits durch Programme der Forschung & Innovation, andererseits durch die Unterstützung bei Markteinführung und -durchdringung nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich.

Das Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ nimmt hier eine „Brückenfunktion“ ein. Durch die unterstützten Projekte wird es gelingen innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen schnell und breit in den Markt, in die Anwendung zu bringen. Gelingen soll dies vorrangig durch den Abbau von betriebswirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Barrieren und Hürden. Parallel dazu müssen Bewusstsein und Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung gesteigert werden.

**Das Ziel ist klar: Saubere und nachhaltige Mobilitätslösungen für Österreich!**



Ingmar Höbarth



Theresia Vogel

# 1.0 Das Wichtigste in Kürze

## Allgemeines zur Ausschreibung

Zulässig im Sinne der Ausschreibung sind Projekt-einreichungen im Bereich Personen- und Güterverkehr. Grundsätzlich sind Projekteinreichungen zu allen Verkehrsmitteln zulässig, solange damit nachweislich ein positiver Beitrag für eine nachhaltige Mobilitäts-wende geleistet wird.

Generell soll möglichst auf Erfahrungen bereits abge-schlossener, vom Klima- und Energiefonds unterstützter Projekte, im Sinne „von der Forschung in den Markt“, aufgebaut werden. Weiterführende Informationen zu Projekten und Inhalten finden Sie auf der Website [klimafonds.gv.at](http://klimafonds.gv.at) unter der Rubrik „Mobilitätswende“<sup>1</sup>.

## Themenschwerpunkte

- „E-Mobilität in der Praxis“
- Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis

In der aktuellen Ausschreibung können zu folgenden Themenfeldern Projekte innerhalb der Themenschwer-punkte eingereicht werden

## Themenfelder

- **Abbau von Hürden** und Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen
- Steigerung von **Bewusstsein und Akzeptanz** in Bezug auf nachhaltige Mobilitätslösungen
- Unterstützung von **Transformationsprozessen als „Game Changer“** für eine beschleunigte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen

## Zugelassene Projektwerber\*innen

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

## Verfügbares Programmbudget und zulässige Projektvolumina

Ein Gesamtbudget von 1,0 Mio. Euro steht zur Verfü-gung. Eingereicht werden können „kleine“ Projekte (max. 30.000 Euro inkl. USt.) und „große“ Projekte (max. 75.000 Euro inkl. USt.), wobei jeweils die aner-kennbaren Kosten als Referenzwert heranzuziehen sind.

## Beauftragung

Von der Fachjury vorgeschlagene Projekte und vom Präsidium des Klima- und Energiefonds genehmigte Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes beauftragt. Die Umset-zung der Beauftragung muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung erfolgen.

## Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkennbaren Kosten in direktem Zusammenhang mit der Leistungs-erbringung stehen und werden durch die Fachjury begutachtet. Der Klima- und Energiefonds übernimmt die Kosten dieses Leistungspakets in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge.

## Einreichung

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle ([www.umweltfoerderung.at](http://www.umweltfoerderung.at)) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Einreichung: Donnerstag, 08. Juni 2021 bis  
Donnerstag, 05. Oktober 2021, 12:00 Uhr

Einreichung bei: [www.klimafonds.gv.at/call/nachhalti-ge-mobilitaet-in-der-praxis](http://www.klimafonds.gv.at/call/nachhalti-ge-mobilitaet-in-der-praxis)

<sup>1</sup> [www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite](http://www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite)

# 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 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 2018 der Verkehr mit 30 % für einen wesentlichen Anteil am Verbrauch fossiler Treibstoffe und damit an den CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Von 1990 bis 2018 wurde ein Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 74 % verzeichnet. Der wirtschaftliche Abschwung 2020/21, ausgelöst durch die Gesundheitskrise wird voraussichtlich nur eine kurzfristige positive Auswirkung auf die Treibhausgasbilanz des Verkehrssektors haben.

Die Österreichische Bundesregierung hat daher im Regierungsprogramm Maßnahmen definiert, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Das bedeutet auch, den Verkehrssektor bis 2040 schrittweise zu dekarbonisieren und damit zukünftig gänzlich ohne fossile Kraftstoffe auszukommen. Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insb. Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge erforderlich.

Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu schaffen, bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) deutlich zu steigern.<sup>2</sup>

## 2.2 Programmziele

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „saubere Mobilität“, insbesondere die E-Mobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren alternativen Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr). Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Energieträgern eine wesentliche Rolle.

Die Mobilitätswende wird nicht nur einen wesentlichen Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen, sondern auch langfristig Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern und eine internationale Vorreiterfunktion von Technologie aus Österreich ermöglichen.

Das Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ soll ein Treiber und Wegbereiter für eine Verbreitung der Elektromobilität und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich sein. Wobei die Mobilitätsformen nicht isoliert, sondern im Verbund betrachtet werden sollen, um ein möglichst attraktives Angebot für den Umstieg von fossil betriebenen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

Übergeordnetes Ziel des Programms ist, möglichst viele Fahrten von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Fahrten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen und/oder anderen nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV, Fuß- und Radverkehr) zu ersetzen, sowie zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes beispielsweise durch Sharing Projekte beizutragen. Die Energie für alle Mobilitätsformen soll dabei aus erneuerbaren Energieträgern zur Verfügung gestellt werden.

<sup>2</sup> Aktuelles Regierungsprogramm Kapitel „Verkehr & Infrastruktur“

## Fokus der Ausschreibung

Im Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ liegt der Programmfokus generell auf dem Abbau von Hürden, die den breiten Einsatz von nachhaltigen Mobilitätslösungen derzeit behindern. Mit der Ausschreibung 2021 sollen verstärkt möglichst überregional bestehende Hürden und Lösungsmöglichkeiten im Bereich nachhaltiger Mobilität adressiert werden. Neben dem Themenschwerpunkt „E-Mobilität“ können im Themenschwerpunkt „Game Changer“ auch andere nachhaltige Mobilitätsformen, unterstützt werden, sofern diese Projekte

- aufzeigen, wie im Rahmen der praktischen Projektumsetzung bestehende Hürden bewältigt werden können
- damit über Pilot- bzw. Pioniercharakter verfügen und
- Potential für eine hohe Replizierbarkeit der Projektumsetzung in Österreich haben

## Abgrenzung zu anderen Programmen des BMK

Bei Beratungen von Gemeinden und Betrieben im Rahmen von **klimaaktiv mobil** identifizierte systemische Fragestellungen, Herausforderungen etc. können im Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ einer Lösung zu geführt werden. Dadurch wird es möglich, replizierbare Lösungen, möglichst für die gesamte Zielgruppe überregional, bereit stellen zu können. Aus diesem Grund sind vertiefende Koordinierung und Wissenstransfer zwischen den Programmen wünschenswert.

Die **E-Mobilitätsoffensive 2021** des BMK, in Zusammenarbeit mit den Automobilimporteuren, Zweiradimporteuren sowie dem Sportfachhandel fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität mit erneuerbaren Energien in Österreich durch zahlreiche Förderangebote. Eventuelle Investitionen für E-Fahrzeuge sowie E-Ladeinfrastruktur sollen primär im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2021 unterstützt werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen.

Für stark forschungsintensive Vorhaben im Mobilitätsbereich sei auf die Programme **„Mobilität der Zukunft“**<sup>3</sup> des BMK, sowie auf die Programme **„Zero Emission Mobility“** bzw. **„Zero Emission Mobility Implementation“** des Klima- und Energiefonds verwiesen.

## 2.3 Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“

Nachhaltige Mobilitätslösungen zeichnen sich dadurch aus, im Betrieb emissionsfrei zu sein („Zero Emission“). Dies umfasst bei E-Mobilitätslösungen die Verwendung von 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern. Ebenso verhält es sich bei wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen, deren Kraftstoff mittels regenerativer Energiequellen erzeugt werden muss. Projektideen, die auf fossil betriebene Fahrzeuge fokussieren sind generell von der Ausschreibung ausgeschlossen. Bei allen Mobilitätslösungen sind die Belange der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit möglichst über die gesamte Produktlebensdauer (Produktion, Nutzung, Wiederverwendung/Recycling/Entsorgung) in Betracht zu ziehen. Die Mobilitätslösungen der Zukunft sollen möglichst emissionsarm, ressourcenschonend, inklusiv und sozialverträglich der österreichischen Bevölkerung zur Verfügung stehen.

<sup>3</sup> [www.mobilitaetderzukunft.at/de](http://www.mobilitaetderzukunft.at/de)

# 3.0 Themenschwerpunkte und -felder der Ausschreibung

Die Ausschreibung 2021 fokussiert auf die nachfolgenden Themenschwerpunkte und -felder. Zusammenfassend sollen eingereichte Projekte in den Themenschwerpunkten E-Mobilität in der Praxis und Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis den Abbau von Hürden initiieren, nachhaltige Transformationsprozesse (Game Changer) anstoßen oder Bewusstsein und Akzeptanz innerhalb der Themenschwerpunkte steigern.

**Die gegenständliche Ausschreibung setzt dazu die folgenden beiden Themenschwerpunkte:**

## 3.1 Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“

Gesucht werden E-Mobilitätsprojekte, die im Zusammenhang mit E-Mobilität dazu beitragen, den Markthochlauf zu beschleunigen und bestehende Barrieren bei der Markteinführung abzubauen. Adressiert werden Projekte, die durch den Technologiewechsel zu einer Effizienzverbesserung und damit zum Ziel „bestehenden Verkehr verbessern“ beitragen. Die Projekte zur E-Mobilität haben einen klaren Fokus auf nachhaltige E-Mobilitätslösungen und erfüllen die allgemeinen Programmziele im Bereich E-Mobilität (v. a. Reduktion von Emissionen durch den Einsatz von Strom aus regenerativen Quellen).

**Subthemen im Schwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“ (mögliche Umsetzungsthemen)**

**Subthema: „E-Mobilität & Energie“:**

- Projekte zur Demonstration der Potentiale durch bidirektionales Laden: Strom aus erneuerbaren Energiequellen wird im Elektrofahrzeug gespeichert und kann bei Bedarf wieder abgegeben werden um damit beispielsweise den Strombedarf eines Hauses abzudecken.
- Einbindung von E-Mobilitätslösungen in das Konzept der „Energiegemeinschaften“ (Erneuerbare-Energie-Gemeinschaft und die Bürgerenergie-Gemeinschaft) gem. Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG)
- Feldtests, die die Integration der E-Mobilität im Zusammenspiel mit erneuerbaren Energien und der Strominfrastruktur erproben

**Subthema: „E-Mobilität & Nutzer\*innen“:**

- Projekte zur Erschließung klar definierter Zielgruppen (z. B. Pendler\*innen) mit möglichst ähnlichen Nutzerprofilen
- Projekte die den Markthochlauf in Fahrzeugsegmenten über den Pkw hinaus unterstützen, also z.B E-Lkw (auch im kombinierten Verkehr) oder E-Nutzfahrzeuge (inkl. E-Traktoren) etc.
- Projekte zur Attraktivierung von touristischen Angeboten
- Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Nutzer\*innenfreundlichkeit und Interoperabilität der Ladeinfrastruktur
- Ladestellenlösungen für den städtischen Raum, insbesondere in Wohnsiedlungen – „wo laden Fahrzeugbesitzer\*innen ohne zugewiesenen Parkraum?“
- Plattformen zur Unterstützung und Motivation von (auch potentiellen) Nutzer\*innen, z.B. nach Vorbild Norwegen mit Elbil<sup>4</sup>
- Projekte die sich mit sicherheitsrelevanten Aspekten der E-Mobilität beschäftigen

## 3.2 Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“

Im Fokus des neuen Themenschwerpunkts „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“ steht die Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen in der Praxis, die – vorausgesetzt, die erfolgreiche Projektumsetzung gelingt – Potential für ein hohes Maß an Replizierbarkeit in Österreich haben. Oft bestehen für klimafreundliche Mobilitätslösungen Barrieren, die durch einen Transformationsprozess unter Einbindung von Beteiligten bzw. Stakeholdern aufgelöst werden können und damit die Umsetzung ermöglichen. Ziel ist es daher solche Prozesse anzustoßen, auf Basis derer, Lösungen für bestehende Hürden entwickelt und in der Praxis erprobt werden können. Die Projekte erproben dazu Lösungen zum Abbau technischer, rechtlicher, regulatorischer oder wirtschaftlicher Hürden, die derzeit einen breiten Einsatz einer nachhaltigeren Mobilitätslösung gegenwärtig verhindern oder behindern und haben damit Pilot- bzw. Pioniercharakter.

<sup>4</sup> <https://elbil.no/english/>

Erprobt werden sollen Projekte, die eine Verlagerung auf eine nachhaltigere Mobilitätsform, wie öffentlichen Verkehr, Fahrrad- oder Fußverkehr, Sharingdienstleistungen etc. unterstützen ODER helfen, nicht unbedingt erforderlichen Verkehr durch verkehrssparende Maßnahmen (z. B. Home-Office, Teleworking) zu vermeiden.

Generell ist darauf zu achten, dass Transformationsprozesse im Mobilitätsbereich möglichst einen nachhaltigen sozialen, betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen stiften. Auch das Beschäftigungspotenzial soll in diesem Zusammenhang möglichst gehoben werden und die Mobilitätswende dadurch zum Wirtschafts- und Jobmotor werden.

#### **Mögliche Umsetzungsthemen im Schwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“**

- Erprobung von flexiblen nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten wie Mikro-ÖV, Sharing-Lösungen und Radverkehr-Attraktivierungen zur Stärkung der „ersten/letzten Meile“
- Lösungen zu organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Sharing-Angebote
- Lösungen für Integrierte Sharing Mobility Services mit dem Ziel der Steuerung, Bündelung und Koordination von organisatorischen und vertrieblichen Innovationen im öffentlichen Verkehr.
- Projekte zur Harmonisierung verschiedener neuer Mobilitätsdienstleistungen (Bedarfsverkehre, Sharing, Aktive Mobilität etc.) und deren Schnittstellen, um sie in künftigen integrierten Mobilitätsdiensten nutzerfreundlich anbieten zu können
- Förderung von verkehrsarmen- bzw. verkehrsvermeidenden Verhalten im Bereich des täglichen Lebens bzw. im betrieblichen Bereich. Zielgruppen/Nutzerinnenspezifische Transformationsprozesse, die den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätslösungen fördern oder helfen Verkehr bzw. Wege einzusparen.
- Lösungen zur Forcierung regionaler Wirtschaftskreisläufe

**Eingereichte Projekte müssen zumindest einem der folgenden Themenfelder zuzuordnen sein:**

### **3.3 Themenfelder der aktuellen Ausschreibung**

- **THEMENFELD** - Unterstützt werden in der aktuellen Ausschreibung Projekte, die Maßnahmen, die zum **Abbau von Hürden** und zur Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen führen. Dabei handelt es sich in der Regel um technische, organisatorische, regulatorische, rechtliche und/oder betriebswirtschaftliche Hürden, die überwunden werden müssen, um nachhaltigen Mobilitätsformen den Weg zu bereiten.
- **THEMENFELD** - Die Verzögerung bzw. Behinderung der Einführung nachhaltiger Mobilitätslösungen muss nicht notwendigerweise direkt dem Mobilitätsbereich zuzuordnen sein. Fast alle Lebensbereiche generieren Verkehr (z. B. Bildung, Arbeit, Gesundheit, Tourismus, Sport). Nachhaltige **Transformationsprozesse als „Game Changer“** in diesen Bereichen, die z. B. Flexibilisierung der Arbeitszeit durch Home-Office und Teleworking bzw. die Einführung neuer (digitaler) Kommunikationstechnologien können dazu führen, dass Wege und damit Verkehr vermieden werden. Unterstützt werden generell nachhaltige Lösungsansätze, um durch beschleunigte Transformationsprozesse in unterschiedlichen Lebensbereichen nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern oder Verkehr zu vermeiden.
- **THEMENFELD** - Steigerung von **Bewusstsein und Akzeptanz** zum beschleunigten Einsatz und Marktdurchdringung nachhaltiger Mobilitätsformen. Projekte im Bereich Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung, welche die Vorteile und den Nutzen nachhaltiger Mobilitätslösungen hervorheben, erfahrbar machen und verbreiten, sind wesentliche Treiber der Mobilitätswende. Auf Basis der Erkenntnisse aus den bisher umgesetzten Maßnahmen werden weitere Projekte gesucht, die Bewusstsein und Akzeptanz für betriebliche und/oder private Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen stärken und eine Basis für einen hohen Multiplikatoreffekt darstellen können.

### 3.4 Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung

Eine positive Beurteilung der eingereichten Projekte durch die Fach-Jury ist in jedem Fall Grundvoraussetzung für eine Beauftragung. Eine Umschichtung den Themenschwerpunkten ist grundsätzlich möglich.

Die jeweiligen Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes beauftragt. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung erfolgen.

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

Unter [www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite](http://www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite) finden Sie bereits durchgeführte Projekte. Ein Auseinandersetzen mit den dort angeführten Projekten wird von den Auftraggeber\*innen erwartet.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Projekte müssen über eine rein lokale oder regionale Maßstabsebene hinausgehen und in weiterer Folge möglichst in Gesamtösterreich ausrollbar sein. Dies ist nicht nur geographisch zu verstehen, sondern kann auch spezifisch auf einzelne oder mehrere Zielgruppen erfolgen

(bspw. Schüler\*Innen, Tourismusbranche; Pendler\*innen). Die Verbreitung der Ergebnisse des Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen. Das Ziel des Programmes ist ein hohes Maß an Replizierbarkeit der Projektergebnisse für das gesamte Bundesgebiet. Eine möglichst hohe Anzahl von Nutzer\*innen bzw. Nutzer\*innengruppen sollen von den Projektergebnissen profitieren.

Kleinregionale Entitäten (z.B. Gemeindeverbände, Klima- und Energiemodellregionen, LEADER-Regionen) bzw. einzelne Gemeinden werden dazu angehalten, möglichst bundesländerübergreifend zu kooperieren (mind. 2 Gemeinden/Kleinregionen in 2 verschiedenen Bundesländern), um eine überregionale Disseminierung und Transferierbarkeit der Ergebnisse klar zu dokumentieren.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Projekte müssen sich an der programmspezifischen Definition „nachhaltiger Mobilitätsformen“ orientieren. Die Belange Dekarbonisierung, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Inklusion sind in jedem Fall zu berücksichtigen.

## 4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

### 4.1 Teilnahmerechtliche bzw. Zielgruppen

Alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Österreich beitragen können, sind aufgefordert, Projektanträge einzureichen. Teilnahmerechtliche Organisationen oder Unternehmen können bei maximal einem Projekt (unabhängig von Themenschwerpunkt oder Projektgröße) die Projektleitung übernehmen und dürfen insgesamt an maximal zwei Projekten teilnehmen (als Projektleitung oder Projektpartner\*in). Sollten diese Maximalanzahlen überschritten werden, werden jene Projekte mit den höchsten Gesamtprojektkosten gestrichen.

### 4.2 Budget

Im Rahmen des Programms stehen 1,0 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

Generelle Grundsätze der Themenschwerpunkte

- Stärkung von nachhaltigen Mobilitätsformen, auch in 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.

Spezielle Grundsätze für den Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“

- Der Schwerpunkt im Rahmen der Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen anzustreben ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene 2-spurige Fahrzeuge.
- Einsatz erneuerbarer Energien:

Spezielle Grundsätze für den Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“

- Unterstützte Transformationsprozesse müssen dem Inklusionsprinzip folgen. V.a. vulnerable Bevölkerungsgruppen dürfen nicht von diesen Prozessen bzw. den positiven Folgen daraus ausgeschlossen werden (Diskriminierungsverbot).
- Die angestoßenen Transformationsprozesse dürfen in ihrer Gesamtheit nicht zu einer Verschlechterung des Zustandes der Umwelt führen (Verschlechterungsverbot).

### 4.4 Unterstützte Maßnahmen

Die Einreichung muss den jeweiligen Grundsätzen des in Kapitel 3 definierten Themenfeldes und -schwerpunktes 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 Betreibung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:
  - qualitative Beschreibung des Projekts
  - Darstellung der Antragssteller\*innen und etwaiger Partner\*innen
  - Beschreibung des Marktes bzw. Verbreitungspotenzials
- Chancen und Risiken des Projekts
- Leistungsverzeichnis mit detaillierter Darstellung und Aufteilung der Kosten
- Zeitplan

### 4.6 Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkehbaren Kosten in direktem Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und werden durch die Fachjury begutachtet. 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 Leistungspaketes 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. Darüber hinausgehende Kosten, die nicht durch den Klima- und Energiefonds abgedeckt sind, müssen durch andere Quellen oder Eigenleistungen der Einreicher\*innen finanziert werden. Die anerkehbaren Kosten – und der damit in Zusammenhang stehende Leistungsinhalt – werden einer Einzelprüfung unterzogen.

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 den Antragssteller\*innen und etwaigen Partner\*innen, 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 insbesondere auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- Qualität des Vorhabens
  - Qualität der Einreichung
  - Umsetzung des Vorhabens orientiert sich am Stand der Technik (bei technischen Lösungen)
  - Struktur, Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Arbeits-, Zeit- und Ressourcenplanes
- Relevanz des Vorhabens
  - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte
  - Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe (Dokumentation möglichst über nachvollziehbare Formate, wie z.B. „Letter-of-intent“)
- Eignung der Projektbeteiligten
  - Potenzial und Erfahrung des Einreichers oder des Konsortiums in Hinblick auf die Programmziele
- Ökonomisches Potenzial und Verwertung der Projektergebnisse
  - Kund\*innenorientierung, Erhöhung des Kund\*innennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
  - Verbreitungspotenzial
  - Kostenplausibilität und Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung
  - Darstellung der möglichst überregionalen Dissemination der Projektergebnisse
  - Potential zur Replizierbarkeit in ganz Österreich

Die Budgetmittel werden durch die Bewertung der Jury, unabhängig der Zuordnung zu einem Themenschwerpunkt, gereiht und zur Genehmigung vorgeschlagen.

Erfolgreichen Einreicher\*innen wird verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Disseminierungstätigkeiten zu den Ergebnissen) zuteil.

## 4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

Soweit die aus dem Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ beauftragten 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 Antragsteller\*innen 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.

Bei Anträgen, welche die Formalkriterien erfüllen, erfolgt eine fachlich-inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und eventuell internationalen Expert\*innen.

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

## 6.0 Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle ([www.umweltfoerderung.at](http://www.umweltfoerderung.at)) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

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

### **EINREICH-WEBINAR**

Am 22. Juni 2021 wird von 13.00 bis ca. 14.30 Uhr ein Einreich-Webinar zur Information von Antragsteller\*innen angeboten. Vorgestellt werden an dieser Stelle die inhaltlichen Schwerpunkte und administrative Hilfestellungen für den Einreichprozess. Weiterführende Informationen und Anmeldung über die Homepage <https://www.klimafonds.gv.at/event/> ODER via Email [heinz.buschmann@klimafonds.gv.at](mailto:heinz.buschmann@klimafonds.gv.at)

### **Informationen**

#### **Kommunalkredit Public Consulting GmbH**

Türkenstraße 9, 1090 Wien

### **Kontaktpersonen**

#### **DI Wolfgang Löffler, MSc**

Telefon: 01/316 31-220

E-Mail: [w.loeffler@kommunalkredit.at](mailto:w.loeffler@kommunalkredit.at)

## Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

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

Programm-Management:

Mag. Heinz Buschmann, MSc

Grafische Bearbeitung:

angineering.net

Fotos:

Andrew Roberts / Unsplash.com

Aleksandra Suzi / Shutterstock.com

Herstellungsort:

Wien, Mai 2021

