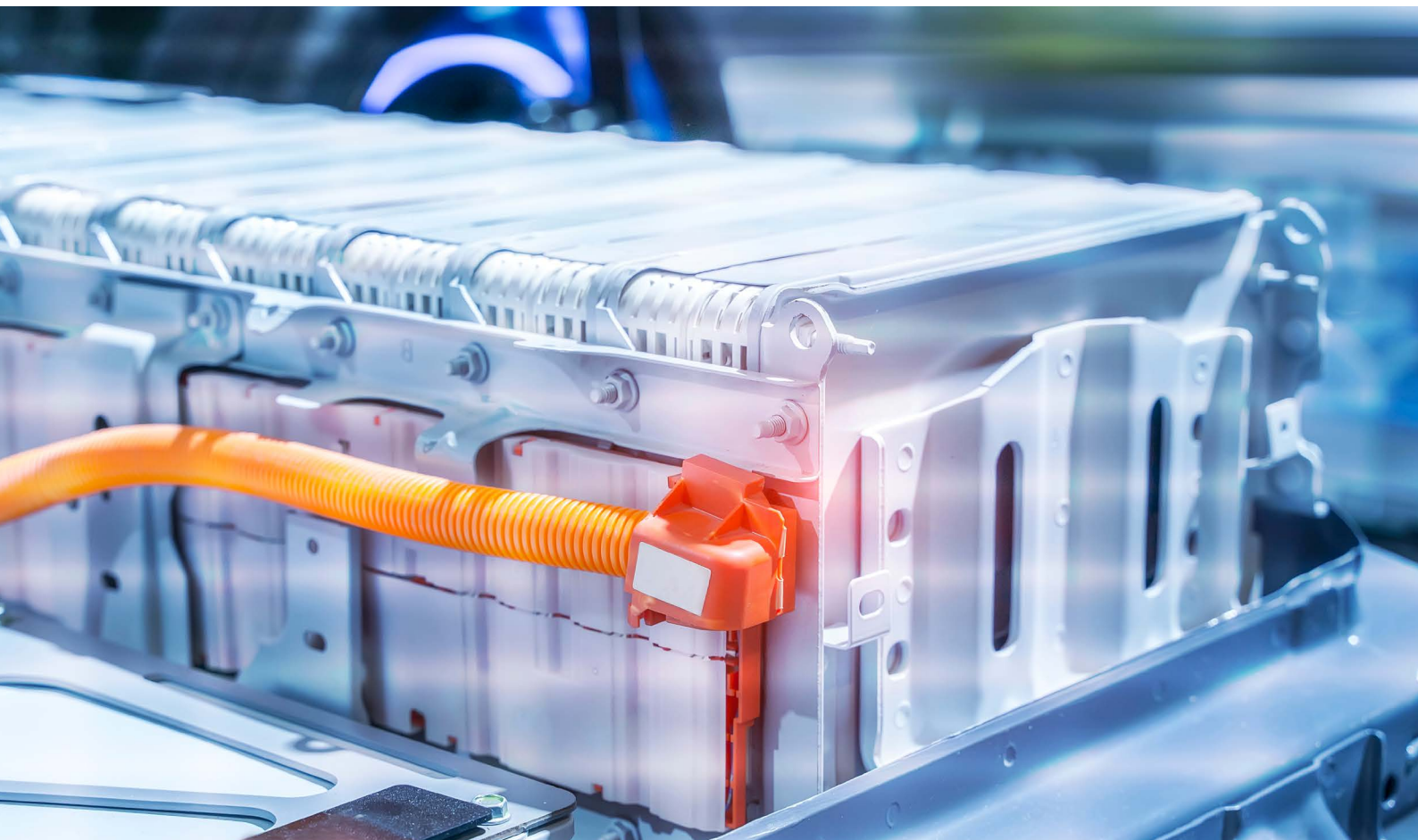


Leitfaden Zero Emission Mobility

Jahresprogramm 2022

Ein Programm des Klima- und Energiefonds im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich



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
3.0 Die Ausschreibung	9
3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte	9
3.2 Ausschreibungsthemen für Forschungsprojekte	9
3.2.1 THEMENFELD 1: Zero Emission Vehicles	9
3.2.2 THEMENFELD 2: Zero Emission Infrastructure	10
3.2.3 THEMENFELD 3: Zero Emission Logistics und Zero Emission Mobility Solutions	11
3.2.4 THEMENFELD 4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN	11
3.3 Allgemeine Voraussetzungen für Forschungsprojekte	12
3.4 F&E-Dienstleistungen	13
3.4.1 Right-to-Plug-Umsetzung	13
3.4.2 Integration in das Stromsystem	14
4.0 Administratives	16
4.1 Ausschreibungsdokumente	16
4.2 Verpflichtendes Vorgespräch für alle Leitprojekte	17
4.3 F&E-Dienstleistung	17
4.4 Umweltförderung abgewickelt durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC)	18
5.0 Rechtliche Aspekte	21
5.1 Datenschutz und Vertraulichkeit	21
5.2 Rechtsgrundlage	21
5.3 Förderungs-/Finanzierungsentscheidung	21
5.4 Veröffentlichung der Förderzusage	21
5.5 Open Access – Hinweise zur Publikation	22
6.0 Kontakt	23
Anhang 1: Checkliste für die Antragseinreichung	24
Anhang 2: Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien	25
Impressum	26

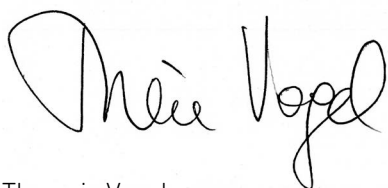
Vorwort

Zur Erreichung des ambitionierten österreichischen Ziels der Klimaneutralität bis 2040 ist eine rasche Transformation des Mobilitätssektors unumgänglich. Der Klima- und Energiefonds unterstützt diesen Prozess unter anderem mit der AATP (Austrian Automotive Transformation Platform) um österreichischen Unternehmen die Möglichkeit zu geben sich an das sich schnell ändernde Marktumfeld anzupassen und Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotential zu heben. Zusätzlich ist neben der Unterstützung von bereits konkurrenzfähigen Technologien auch Forschung und Innovation wesentlich. Reine Elektroautos machten in Österreich 2021 bereits 12 % der Gesamtzulassungen aus und erfuhren eine Steigerung von 108 % gegenüber dem Vorjahr. Mit zunehmendem Marktanteil rücken neben jener des Antriebes zugleich zusehends Fragen wie jener der Infrastruktur, der Effizienzsteigerungen oder der Bereitstellung von Dienstleistungen in den Fokus der Debatte. Während im PKW-Bereich der batterieelektrische Antrieb gesetzt zu sein scheint, erlebt auch der Bereich des Personentransportes, des Güterverkehrs und jener der Spezialfahrzeuge eine enorme Dynamik hinsichtlich der Frage der Elektrifizierung der Flotten.

Bei diesen Aspekten setzt das Förderprogramm Zero Emission Mobility an und legt auch in der mittlerweile fünften Ausschreibung wieder den Fokus auf die drei Themenfelder Fahrzeuge, Infrastruktur sowie Logistik und Mobilitätslösungen. Der verfolgte technologieoffene Ansatz zur Erreichung einer 100%igen Elektrifizierung ermöglicht eine Optimierung bestehender Systeme, ohne dabei neuen Entwicklungen Schranken zu setzen. Der schwerpunktmäßige Forschungs- und Entwicklungsanteil wird bei marktnahen Projekten außerdem von einem mindestens 6-monatigen Demonstrationsteil komplementiert, um so eine Brücke zwischen Forschung und Markt zu schlagen und die Überleitung in die praktische Anwendung der Technologien zu erleichtern. Des Weiteren wird die Vernetzung mit anderen Förderprogrammen ausgebaut und Schnittstellen zu den aktuellen EBIN- und ENIN-Förderungen geschaffen, um sich ergebende Synergien und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen öffentlichen Unterstützungsleistungen optimal zu nutzen. Im Rahmen zweier ausgeschriebener Studien soll darüber hinaus die vertiefte Auseinandersetzung mit Fragen zur Right-to-Plug Umsetzung und zur Integration der Elektromobilität in das Stromsystem erfolgen.

Das Förderprogramm Zero Emission Mobility leistet damit einen Beitrag dazu Antworten auf klima- und mobilitätsbezogene Fragen zu finden und ermöglicht dem Technologiestandort Österreich, etwa durch die Einbindung von KMUs und Start-Ups, den Aufbau von Know-How und der Generierung von heimischer Wertschöpfung, um damit auch langfristig vom Umbau des Mobilitätssystems zu profitieren.

Wir freuen uns auf die Einreichung Ihres innovativen Projektes und wünschen schon jetzt viel Erfolg!



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Zero Emission Technologien bieten die Chance, die 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 5. 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 Logistikkösungen ermöglichen. Der Einsatz von Wasserstoff in Verbrennungskraftmaschinen ist im Rahmen dieses Programmes nicht förderfähig.

Darüber hinaus soll eine F&E-Dienstleistung den Themenbereich Right-to-Plug sowie eine weitere F&E-Dienstleistung den Themenbereich Integration in das Stromsystem 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 **14.10.2022, 12:00 Uhr** zu erfolgen.

Zero Emission Mobility ist eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds zur Umsetzung Mobilitätsmasterplan 2030 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 Antragstellenden. Eine Checkliste hinsichtlich der Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderungsinstruments und der Ausschreibung finden Sie in Anhang 1.

Eine Förderung darf nur gewährt werden, wenn sie einen Anreizeffekt aufweist. Jedes Konsortiumsmitglied muss aufgrund der FFG-Missionen Richtlinie 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
Themenfeld 4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN	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	<p>Industrielle Forschung und/oder Experimentelle Entwicklung</p> <p>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.</p>	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. 120.000,- 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 16.09.2022 ist für Leitprojekte verpflichtend, für kooperative F&E-Projekte freiwillig möglich (siehe Kapitel 4.2).
Einreichfrist	14.10.2022, 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 Fahrzeugelektronik und vernetzte/automatisierte Fahrzeuge unterstützt. Der Fokus liegt aber nicht auf E-Mobilitätsinfrastruktur oder Demonstrationsprojekten.

Bezug zu den Ausschreibungen „Smart Cities Initiative“, „Energieforschungsprogramm 2022 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.

- Die E-Mobilitätsoffensive 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 Kommunalkredit 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).
- Die Programme EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen) sowie ENIN (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) fokussieren auf die Umstellung von Bus- bzw. Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe
- 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.
- Im Fokus der Logistikförderung 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 Logistikförderung](#))

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

3.0 Die Ausschreibung

3.1 Ziel der Ausschreibung für Forschungsprojekte

Die 5. 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.

Als Projektergebnisse relevant sind sowohl innovative systemische Technologieentwicklungen als auch integrierte Mobilitätslösungen mit Wertschöpfungsperspektiven für Österreich. Weiters sind flankierende Forschungsprojekte für die Programme EBIN und ENIN von Interesse. 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 4 Themenfelder im Rahmen der Ausschreibung:

1. Zero Emission Vehicles
2. Zero Emission Infrastructure
3. Zero Emission Logistics & Mobility Solutions
4. Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN

Um eine hohe Praxisrelevanz und zeitnahe Marktüberleitung von Forschungsergebnissen zu gewährleisten ist eine **ausgeprägte Konsortialbeteiligung von Industriepartner:innen** 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 Stromnetzbetreiber:innen 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 Praxispartner:innen 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.

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 mehrerer 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 Anbieter:innen des Öffentlichen Verkehrs bzw. Mobilitätsservices wird begrüßt.

3.2.4 THEMENFELD 4: Flankierende Forschungsprojekte zu EBIN und ENIN

Die Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Güterverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität 2040. Vor diesem Hintergrund werden im Jahr 2022 erstmalig zwei neue Förderprogramme angeboten:

- EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (siehe: www.ffg.at/EBIN)
- ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (siehe: www.ffg.at/ENIN)

Mit diesen beiden Programmen soll der Markthochlauf von emissionsfreien Bussen und Nutzfahrzeugen initiiert bzw. beschleunigt werden. Aufgrund der Neuartigkeit derartiger Fahrzeuge sind in vielen Bereichen noch Forschungsfragen offen bzw. fehlen Praxiserfahrungen für die Planung und den alltäglichen Einsatz. In Themenfeld 4 können daher ergänzend zur oben genannten Investitionsförderung Forschungsprojekte eingereicht werden, die sich beispielsweise mit folgenden Aspekten beschäftigen:

- optimale Auslegung und Nutzung von (ggf. gemeinschaftlicher) Infrastruktur
- optimale Einbindung neuer Fahrzeuge in bestehende Logistikkonzepte/Betriebsabläufe/Fahrbetriebe
- erforderlichen Adaptierungen und Weiterentwicklungen von Fahrzeugteilen
- Skalierungs-Strategien zur Umstellung der gesamten Fahrzeugbestände auf Nullemissionsfahrzeuge

Projekte müssen eine technische Innovationskomponente enthalten, können aber darüber hinaus auch soziale und/oder organisatorische Innovationen entwickeln und erproben (z. B. Geschäfts- und Betreibermodelle).

Abgrenzung der Förderprogramme und Kosten:

Die Forschungstätigkeiten sind im Rahmen des ZEM Programmes förderbar und im Antrag umfassend zu beschreiben. Die Investitionskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur sind im Rahmen von EBIN bzw. ENIN einzureichen. Hierauf ist in der inhaltlichen Beschreibung des ZEM-Projektes explizit hinzuweisen. Die Kombination von ZEM-Projekten und EBIN/ENIN ist möglich. Die Bewertung der Anträge erfolgt dabei unabhängig voneinander.

Sofern Fahrzeuge und Infrastruktur für die Durchführung des Forschungsprojektes von wesentlicher Bedeutung sind, ist vor Projektstart eine Förderzusage aus dem Programm EBIN bzw. ENIN nachzuweisen. Eine etwaige zusätzliche KPC-Förderung wird gemeinsam mit dem ZEM-Projekt beantragt und beurteilt.

Die mehrmalige Anerkennung von bereits geförderten Kosten oder Kostenteilen ist nicht zulässig. Wenn Sie für dieses Projekt oder Teile davon um öffentliche Förderung bei der FFG oder bei anderen Stellen angesucht haben, sind die entsprechenden Informationen im eCall einzugeben.

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 der Themenfelder 1 bis 3 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 Demonstrationsbetriebs 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-Dienstleistungen

Es wird jeweils maximal eine Studie zu den folgenden Themen finanziert:

3.4.1 Right-to-Plug-Umsetzung

Zielvorgaben:

Die Elektromobilität setzt ihren steilen Hochlauf weiter fort. Einer der wichtigsten Hebel für das Vorantreiben der Mobilitätswende ist der Ausbau des Ladeinfrastrukturnetzes. Hierbei spielen nicht-öffentlich zugängliche E-Ladestationen eine wesentliche Rolle: Studien und Pilotprojekten zufolge finden 80% – 90% alle Ladungen zu Hause oder am Arbeitsplatz statt. Gerade deshalb wird es umso wichtiger, Fahrzeugbesitzer:innen die Errichtung von Einzelladestationen auf ihren privaten Stellplätzen zu erleichtern.

Während der Bau privater E-Ladestationen bei der Errichtung neuer Wohnbauten mittlerweile mit geringem Aufwand erfüllt werden kann, gibt es bei Bestandswohnbauten immer noch große technische und rechtliche Hürden für Privatpersonen.

Um den Einbau von Ladeinfrastruktur in Mehrparteien-Wohnhausanlagen zu vereinfachen, verankerte die österreichische Bundesregierung Ende 2021 das sogenannte „Right-to-Plug“ im Wohnungseigentumsgesetz (WEG 2002). Unter dem Right-to-Plug wird das Anrecht auf die Installation einer Langsamladeanlage an einem im Eigentum befindlichen Stellplatz verstanden, ohne komplizierte Zustimmungshürden

durchlaufen zu müssen. Jene werden durch die sogenannte „Zustimmungsfiktion“ beseitigt: Während vor der Novellierung alle Parteien eines Hauses einer derartigen baulichen Änderung aktiv zustimmen mussten, gilt die Zustimmung zu Einzelladestationen (mit max. 3,7kW einphasig oder 5,5kW dreiphasig) seit der WEG-Novelle 2022 als erteilt, sobald alle Wohnungseigentümer:innen ordnungsgemäß verständigt wurden und niemand binnen zwei Monaten widerspricht. Darüber hinaus ändern sich ab 01.07.2022 die Regelungen über die Beschlussfassung bei der Errichtung von Gemeinschaftsanlagen. Diese muss nicht mehr zwingend auf Basis einer absoluten Mehrheit aller Miteigentumsanteile erfolgen, eine Zustimmung von zwei Drittel der abgegebenen Stimmen bei mindestens einem Drittel der Miteigentumsanteile gilt als ausreichend.

Ziel dieser Studie ist es, zu evaluieren, wie sich die Novelle des Wohneigentumsgesetzes auf die Errichtung von E-Ladestationen im Bestandswohnbau auswirkt. Weiters wird in der Studie geprüft, ob die Verankerung eines Right-to-Plug auch im Mietrechtsgesetz (MRG) und im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) in Frage käme und welche Maßnahmen hierfür erforderlich wären.

Erwartete Ergebnisse:

Unter Einbeziehung relevanter Stakeholder soll die Studie folgende Fragestellungen behandeln:

Thema: Evaluierung der WEG-Novelle 2022 in Hinblick auf Right-to-Plug

- Wie hat sich der Bestand und die Nachfrage nach privaten E-Ladestationen im Bestandswohnbau seit dem Inkrafttreten der WEG-Novelle 2022 in Bezug auf die Veränderung der Nachfrage an E-Mobilität in Österreich allgemein verändert? Inwieweit kann diese Veränderung kausal auf die Einführung des Right-to-Plug zurückgeführt werden?
- Woran scheiterte vor der Novellierung des WEG 2002 eine angestrebte Installation einer privaten E-Ladestation in der Praxis (geordnet nach Gründen und Anzahl)? Konnte die WEG-Novelle 2022 diese Probleme mildern oder beseitigen?
- Welche Problem- bzw. Handlungsfelder ergeben sich weiterhin für Wohnungsbesitzer:innen, Ladestationsbetreiber:innen und Hausverwaltungen bei der Errichtung privater E-Ladestationen?

- Wie gestaltet sich in der Praxis der Ablauf eines Antrags auf Errichtung einer E-Ladestation unter dem novellierten WEG 2002 (sowohl mit als auch ohne Anrufung des Gerichts) im Detail? Welche Unterschiede im Ablauf zeigen sich bei klein- bzw. großvolumigen Wohnungseigentumsbauten? Welche Unterschiede im Ablauf zeigen sich bei Einzel- und Gemeinschaftslösungen?
- Welche Arten von Ladestationen (Gemeinschafts- bzw. Einzelanlagen) sind seit der Novellierung stärker bzw. weniger stark nachgefragt?
- Wie hoch ist die Ladeleistung der errichteten Stationen?
- Werden Ladestationen mit oder ohne Lastmanagement ausgestattet?
- Sind diese Veränderungen kausal auf die Novellierung des WEG 2002 zurückzuführen?
- Wie gestaltet sich der Ablauf eines gerichtlichen Außerstreitverfahrens im Rahmen des Prozesses der Errichtung einer privaten E-Ladestation in der Praxis? Kommt es durch die Neuerungen im WEG 2002 zu Verfahrensbeschleunigungen bei Ladestationen, die die Anforderungen zur Privilegierung nach Abs. 2 Z 2 erfüllen zu Erleichterungen? Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
- Wie hoch ist das Konfliktpotenzial unter den Wohnungseigentümer:innen seit der Einführung des Right-to-Plug im Vergleich zu davor? Werden die Interessen der anderen Eigentümer:innen durch die Novelle ausreichend berücksichtigt?
- Wie häufig ist eine gerichtliche Intervention (aufgrund einer gerichtlich ersetzten Zustimmung) notwendig (auch im Vergleich zu davor)?

Thema: Anpassungspotentiale in weiteren Rechtsrahmen

- Könnten Erleichterungen für die Installation von E-Ladestationen auch im Wohnungsgemeinnützigkeits- (WGG) und Mietrechtsgesetz (MRG) vorgesehen werden?
- Wenn ja, welche gesetzlichen Regelungen wären hierfür erforderlich (getrennt nach WGG, MRG-Vollanwendungsbereich, MRG-Teil Anwendungsbereich, ABGB-Bestandrecht)? Welche Vor- und Nachteile hätten derartige Regelungen aus Mieter:innen- bzw. aus Vermieter:innensicht (getrennt nach WGG, MRG-Vollanwendungsbereich, MRG-Teil Anwendungsbereich, ABGB-Bestandrecht)?

Fokus der Arbeit:

Im Fokus der Studie steht die Evaluierung der WEG-Novelle 2022 im Hinblick auf „Right-to-Plug“ und deren Bedeutung für die Praxis. Dabei sollen potenziell unterschiedliche Auswirkungen je nach Art (Einzel- oder Gemeinschaftsanlagen) und Ladeleistung der E-Ladestation identifiziert werden. Ferner soll eine mögliche Ausweitung des Right-to-Plug auf das WGG und MRG evaluiert werden.

Projektdauer:

Max. 8 Monate

Projektkosten:

Max. EUR 60.000,- zzgl. allfälliger USt.

3.4.2 Integration in das Stromsystem

Zielvorgaben:

Durch die Zielvorgaben der österreichischen Bundesregierung den Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 zur Gänze zu dekarbonisieren und fossile durch elektrifizierte Antriebstechnologien zu ersetzen, wird das Energiesystem zunehmend gefordert. Bereits jetzt gibt es zahlreiche technische Konzepte die Speicherkapazitäten von Elektrofahrzeugen zu nutzen und dadurch zusätzliche Flexibilität zu nutzen. Durch V2X-Anwendungen und *Smart Charging* verspricht man sich eine Entlastung der Stromnetze. Von diesen Konzepten könnten zukünftig neben den Netzbetreiber:innen auch Energieversorger:innen, Nutzer:innen, und Ladestellenbetreiber:innen profitieren. Dabei ist jedoch noch nicht geklärt, welche Rahmenbedingungen die unterschiedlichen Stakeholder:innen für die Bereitstellung bzw. Teilnahme an zukünftigen V2X-Anwendungen benötigen. Um potentielle Hürden zu identifizieren und in Folge Handlungsempfehlungen abgeben zu können, ist ein Prozess, der alle beteiligten Stakeholder:innen inkludiert, notwendig.

Auch im Fit-for-55-Paket werden in der AFIR (Regulation concerning the deployment of alternative fuel infrastructure) und der REDIII (Renewable Energy Directive) Anforderung an die Integration von E-Mobilität in das Stromnetz gestellt. So soll zukünftig das Potential und die Entwicklung von bidirektionalem Laden zur Flexibilisierung des Stromnetzes regelmäßig untersucht und ggf. Maßnahmen ergriffen werden. Aktuell wird ebenfalls

an der nationalen Umsetzung der Elektrizitätsbinnenmarkt-Richtlinie gearbeitet, welche punktuell Vorgaben für die Einbindung der Elektromobilität in das Stromnetz vorsieht. Auch die grundsätzlichen Bedingungen für den Anschluss von Ladepunkten an das Stromnetz sind Gegenstand dieses Gesetzes. Im Laufe der F&E-Dienstleistung soll eine Analyse des bestehenden und in Erstellung befindlichen Rechtsrahmens erfolgen bzw. aktiv verfolgt werden und Vorschläge für darüber hinausgehende Maßnahmen zur einfacheren Integration von Ladeinfrastrukturen sowohl für elektrische PKWs, Busse als auch LKWs in das Stromnetz erarbeitet werden.

Im Projekt *Greenroads* werden Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero-Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr ermittelt. Ein Austausch mit dem Projektteam und das Aufbauen auf den Projektergebnissen wird vorausgesetzt.

Fokus der Arbeit:

Im Fokus der Studie steht das Zusammenspiel der Elektromobilität im straßengebundenen Verkehr (PKWs, Busse, LKWs) und des Stromnetzes. So soll der aktuelle technologische Stand unterschiedlicher V2X- und Smart Charging-Anwendungen ermittelt und deren Potential für eine rasant voranschreitende Ausrollung von Ladeinfrastrukturen ermittelt werden. Es gilt die Hürden und Synergiepotenziale der Stakeholder:innen aufzuzeigen und Lösungsansätze und Handlungsempfehlungen zusammen mit Stakeholder:innen zu generieren. Die aktuelle rechtliche und regulatorische Umsetzung diesbezüglicher Rahmenbedingungen sollen vor dem Hintergrund des Hochlaufs der Elektromobilität und steigender Anforderungen an das Stromnetz analysiert und Vorschläge für darüber hinausgehende rechtliche bzw. regulatorische Anpassungen ermittelt werden.

Erwartete Ergebnisse:

Unter steter Einbeziehung von Stakeholder:innen sollen folgende Fragen in der Studie beantwortet werden:

Thema: Stromnetz und Lösungen

- Wie ist der aktuelle Status bei Netzkapazitäten und der Netzplanung von Netzbetreiber:innen hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität für PKWs, Busse und LKWs?

- Wo bestehen aktuell Hürden beim Netzanschluss und Netzzugang auf Seiten der Netzbetreiber und der Endkund:innen (z. B. wegen fehlender Netzkapazitäten, fehlender Information über die derzeit und zukünftig verfügbare Netzkapazität, lange Antwortzeiten, hohe Kosten)?
- Welche Maßnahmen werden aktuell seitens der Netzbetreiber:innen ergriffen, um den Anschluss von Ladeinfrastruktur auch bei knappen Netzkapazitäten ermöglichen zu können? Welche nationalen und internationalen Beispiele gibt es hier bereits?
- Welche Anreize bestehen aktuell für netzdienliches Laden und von welchen Akteur:innen werden diese gesetzt? Mit welchen Maßnahmen und Anreizen könnte man netzdienliches Laden zukünftig unterstützen?
- Welches Potential haben V2X-Anwendungen und *Smart Charging* (u. a. bidirektionales Laden) für die Erbringung von Systemdienstleistungen für das Stromnetz (z. B. Frequenzhaltung, Spannungshaltung, Versorgungswiederaufbau) bei unterschiedlichen E-Fahrzeug Durchdringungen und für unterschiedliche Anwendungsfälle?
- Welche bestehenden Regelungen bzgl. des erleichterten Anschlusses von Erzeuger:innen/Verbraucher:innen (z. B. Wärmepumpen, PV-Anlagen) können die großflächige Integration von Ladeinfrastrukturen in das Stromnetz ermöglichen und ggf. übernommen werden?

Thema: Technologien

- Wie ist der aktuelle Entwicklungsstand der unterschiedlichen V2X-Anwendungen?
- Welche netzrelevanten Funktionalitäten werden von Fahrzeugen und Ladeinfrastrukturen aktuell und zukünftig geboten und wie groß sind deren Potentiale die großflächige Integration von Ladeinfrastrukturen in das Stromnetz zu ermöglichen?
- Welche unterschiedlichen Technologien zur Steuerung der Ladeleistung durch Netzbetreiber:innen sind bereits am Markt verfügbar? Wie ist die Verfügbarkeit von Ladeinfrastrukturen mit diesen Technologien?
- Welche technologischen Maßnahmen wären geeignet um mögliche Synergiepotentiale unterschiedlicher Erzeuger:innen/Verbraucher:innen (z. B. Kombination von Ladeinfrastrukturen, Wärmepumpen und PV-Anlagen) zu heben?

Thema: Förderungen

- Wie stellt sich die internationale Förderlandschaft in Bezug auf spezifische Förderangebote für V2X-Anwendungen bzw. Förderungsvoraussetzungen im Hinblick auf den Netzanschluss von Ladeinfrastrukturen dar (z. B. Steuerbarkeit für Netzbetreiber:innen, maximale Anschlussleistungen, usw.)?
- Welche Empfehlungen können aufbauend aus den Projektergebnissen für die nationalen Förderprogramme gegeben werden? Wie unterscheiden sich diese Ergebnisse für unterschiedliche Anwendungsfälle (z. B. Private, (halb)öffentlich zugängliche Ladepunkte) und Ladeleistungen?

Thema: Stakeholder:innen-Analyse

- Wer sind betroffene Akteur:innen?
- Welche Rolle nehmen diese Akteur:innen aktuell und zukünftig beim Zusammenspiel von Elektromobilität und dem Energiesystem ein?
- Wo bestehen Abhängigkeiten und Synergiepotentiale unter den Akteur:innen?
- Wo gibt es Interessenskonflikte?

Thema: Rechtsrahmen und Regulatorisches

- Wie ist der aktuelle Rechtsrahmen für V2X-Anwendungen/bidirektionales Laden bzw. die Teilnahme dieser Anwendungen an der Erbringung von Systemdienstleistungen ausgestaltet? Wo befinden sich Barrieren und welche rechtlichen Anpassungen wären erforderlich, um sie zu überwinden?
- Inwiefern sind die Anforderungen der Elektrizitätsbinnenmarkt-Richtlinie, AFIR und REDIII bereits im aktuellen Rechtsrahmen umgesetzt bzw. gerade in Umsetzung und welche Empfehlungen für darüber hinausgehende Maßnahmen können auf Basis der Projektergebnisse gemacht werden?

Projektdauer:

Max. 12 Monate

Projektkosten

Max. EUR 120.000,- zzgl. allfälliger USt.

4.0 Administratives

4.1 Ausschreibungsdokumente

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via [eCall](#) ein.

Die Einreichung beinhaltet folgende online Elemente, die im [eCall](#) unter folgenden Menüpunkten zu erfassen sind:

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projekthinhalte.
- **Arbeitsplan** beinhaltet die Darstellung der Arbeitspakete und Elemente des Projektmanagements wie Zeit-Managementplan (GANTT-Diagramm), Aufgaben, Meilensteine, Ergebnisse.
- **Konsortium** beschreibt die Expertise der einzelnen Konsortiumsmitglieder.
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Konsortiumsmitglied. Die Summen je Arbeitspaket werden automatisch im online Arbeitsplan angezeigt.

Bei Beantragung einer Umweltförderung bei der KPC sind zusätzlich folgende Anhänge hochzuladen (Details siehe Punkt 4.4):

- Projektbeschreibung UFI
- Kostenplan UFI

Verwenden Sie die bereitgestellten Vorlagen und Ausschreibungsdokumente im [FFG Downloadcenter zu Zero Emission Mobility](#).

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

Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag.

Ausschreibungsdokumente

Leitprojekt	Instrumentenleitfaden Leitprojekt (PDF) Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) (PDF)*
Kooperatives F&E-Projekt	Instrumentenleitfaden kooperatives F&E-Projekt (PDF) 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) 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 16.09.2022**. Die Antragstellenden 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 Fragestellenden nicht möglich ist. Die Fragen und Antworten werden auf der Webseite der 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 16.09.2022** zu erfolgen. Die Antragstellenden 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 eCall folgende Dokumente als Anhänge hochzuladen:

- Eine detaillierte Projektbeschreibung der geplanten Demonstrationsanlagen, die über die KPC gefördert werden sollen.

Die zusätzlichen Spezifikationen sollen eine technische Beurteilung der Demonstrationsanteile sowie eine Beurteilung der zu erwartenden Umwelteffekte durch die KPC ermöglichen.

- Ein Kostenplan für den Demonstrationsanteil.

Die Vorlagen finden sich im Downloadcenter der Ausschreibung.

Folgende ergänzende Informationen sind bei der Antragstellung erforderlich:

- Anlagenkosten, aufgliedert nach Gewerken/ Positionen; Montagekosten; Planungskosten;
- bei Dritteleistungen 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
<p>„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.</p>	<p>„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.</p>	<p>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.</p>

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 für die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH zur Förderung von Forschung, Technologie, Entwicklung und Innovation zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen](#) (FFG-Missionen-Richtlinie)
- 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 Förderungs-/Finanzierungsentscheidung

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds trifft die Förderungsentscheidung auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

5.4 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).

5.5 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

[EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur](#)

[ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur](#)

[Energie und Umweltforschung](#)

[Mobilität der Zukunft](#)

[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

Anhang 1:

Checkliste für die Antragseinreichung

Bei der Formalprüfung wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Bitte beachten Sie: **Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das**

Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

Formalprüfungcheckliste für Förderungs- und Finanzierungsansuchen

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Englisch	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor.	Bei Beantragung einer KPC-Förderung: UFI-Projektbeschreibung und Kostenplan liegen vor.	Ja	Korrektur per eCall nach Einreichung
Der/die Förderwerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	Siehe Instrumentenleitfaden	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Verpflichtendes Vorgespräch für Leitprojekte	Das verpflichtende Vorgespräch für Leitprojekte ist bis spätestens 16.09.2022 erfolgt.	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen

Anhang 2:

Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien

Für alle Projekte und eingesetzten emissionsfreien Technologien gilt, dass die Fahrzeuge ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben werden müssen. Für Wasserstoff Projekte wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der sogenannten REDII Richtlinie ((EU) (2018/2001) strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten. In der REDII sind bereits grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die REDII Ziele anrechenbar sind. Konkrete Details, insbesondere zu den Vorgaben, unter welchen Bedingungen der im Falle des Herstellungswegs mittels Elektrolyse benötigte Strom als erneuerbar im Sinne der RED II gilt, werden in zwei delegierten Rechtsakten der EU Kommission konkretisiert, die zum Start dieser Ausschreibung noch nicht rechtsgültig vorliegen. Dementsprechend werden diese Kriterien für Wasserstoff in dieser Ausschreibung nicht angewandt.

In diesen Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich mit den Vorgaben der REDII Richtlinie auseinander, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die REDII-Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd!
- Planen Sie ihr Projekt so, dass es mittelfristig auf RED-Kompatibilität umgestellt werden kann. Eine Nachrüstverpflichtung als Förderkriterium ist allerdings nicht vorgesehen.
- Darüber hinaus können zukünftige gesetzliche Vorgaben, basierend auf Regelungen aus der RED, auslösen, dass Wasserstoff, der im Sinne der RED die Anforderungen zur Anrechenbarkeit als erneuerbarer Wasserstoff nicht erfüllt, als fossiler Wasserstoff gewertet wird und die Inverkehrbringer des Wasserstoffs zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen kann.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190 Wien

Programm-Management:
Mag. Gernot Wörther

Grafische Bearbeitung:
angineering.net

Fotos:
Asharkyu / Shutterstock.com
Sergii Chernov / Shutterstock.com

Herstellungsort:
Wien, Juni 2022

