

Leitfaden Nachhaltige Mobilität in der Praxis

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	3
1.0	Das Wichtigste im Überblick	4
2.0	Strategie und Ziele des Programms	6
2.1	Ausgangssituation	6
2.2	Programmziele	6
2.3	Fokus der Ausschreibung	7
2.4	Abgrenzung zu anderen Programmen des BMK	7
2.5	Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“	7
3.0	Ausschreibungsschwerpunkte	8
3.1	Ausschreibungsschwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“	8
3.1.1	Ausgeschriebene Dienstleistungen im Schwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“	8
3.1.2	Aufruf zur Einreichung von geförderten Projektideen im Ausschreibungsschwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“	11
3.2	Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“	12
3.2.1	Ausgeschriebene Dienstleistung im Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“	12
3.2.2	Aufruf zur Einreichung von geförderten Projektideen im Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr verlagern und vermeiden“	13
3.3	Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung	14
4.0	Wegweiser zur Ausschreibung	15
4.1	Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen	15
4.2	Budget	15
4.3	Grundsätze der Ausschreibung	15
4.4	Unterstützte Maßnahmen	15
4.5	Einreichunterlagen	15
4.6	Anerkennbare Kosten	16
4.7	Verwertungsrechte	16
4.8	Beurteilungskriterien	16
4.9	Berichtslegung und Endpräsentation	17
4.10	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	17
5.0	Ablauf	18
6.0	Einreichung und Kontakte	18
	Impressum	19

Vorwort

Die Mobilitätswende spielt im Hinblick auf Klimaneutralität und die nachhaltige Transformation Österreichs eine maßgebliche Rolle. Der Verkehrssektor verursacht mehr als 30 Prozent der Emissionen und ist damit einer der Hauptverursacher klimaschädlicher Treibhausgase in Österreich. Der größte Anteil an den Emissionen im Straßenverkehr ist auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen. Die Erreichung der Klimaziele wird nur mit einer deutlichen Reduktion des Lkw- und Pkw-Verkehrs möglich.

Die aktuelle Energiekrise zeigt uns einmal mehr sehr deutlich wie wichtig es ist unsere Abhängigkeit von den fossilen Energieträgern zu reduzieren. Und sie bestärkt uns in unserem Bestreben einen Verkehrssektor zu gestalten, der ohne fossile Kraftstoffe auskommt.

Mit dem „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ hat das Bundesministerium für Klimaschutz den neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor präsentiert und damit dargestellt, wie die Mobilitätswende nach dem Prinzip „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ gelingen kann.

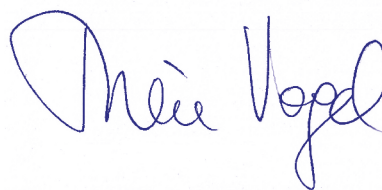
Das vorliegende Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ leistet einen Beitrag dazu, die bestehenden Hürden und Herausforderungen auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden.

Es soll gelingen, betriebswirtschaftliche, technische und rechtliche Barrieren abzubauen, Wege zu finden, Verkehr zu vermeiden und Bewusstsein und Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung für nachhaltige Mobilitätslösungen zu schaffen. So gelangen innovative und nachhaltige Produkte und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich schnell und breit in die Anwendung bzw. auf den Markt.

Wir laden Sie herzlich ein, Ihre Projekte für saubere und nachhaltige Mobilitätslösungen einzureichen.



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste im Überblick

Allgemeines zur Ausschreibung

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

Ausschreibungsschwerpunkte

- „E-Mobilität in der Praxis“
- „Durch Transformation Verkehr verlagern und vermeiden“

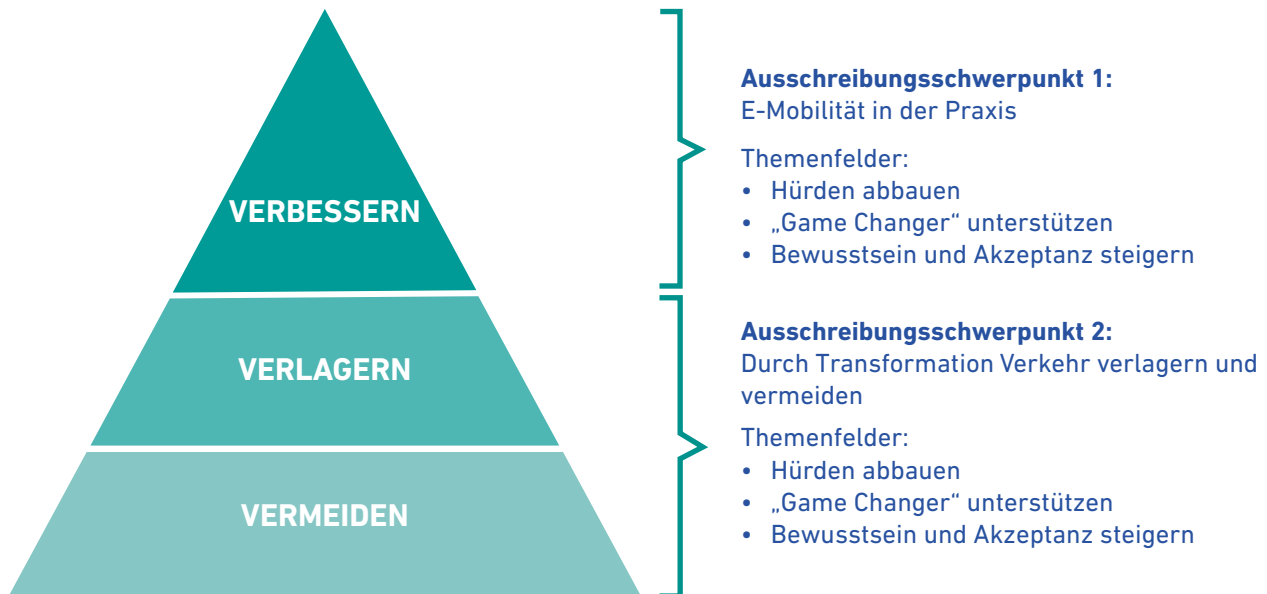


Abbildung 1: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität (siehe Mobilitätsmasterplan 2030)

Themenfelder

THEMENFELD 1 – Abbau von Hürden und Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen:

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 2 – Unterstützung von Transformation als „Game Changer“ für eine beschleunigte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen um Verkehr zu verbessern, zu vermeiden oder zu verlagern:

Unterstützt werden generell nachhaltige Lösungsansätze in unterschiedlichen Lebensbereichen, die nachhaltige Mobilitätslösungen fördern oder helfen Verkehr zu vermeiden. Die Mobilitätslösungen müssen dabei nicht notwendigerweise direkt dem Mobilitätsbereich zuzuordnen sein. Fast alle Lebensbereiche generieren Verkehr (z. B. Konsum, Bildung, Arbeit, Gesundheit, Tourismus, Sport). Nachhaltige Transformationsprozesse als „Game Changer“ in diesen Bereichen, wie etwa die Verringerung von Arbeitswegen, die Einführung neuer (digitaler) Kommunikationstechnologien oder klimafreundliche Konsumkonzepte können dazu führen, dass derzeit mit fossilen Treibstoffen zurückgelegte Wege verlagert und vermieden werden.

THEMENFELD 3 – 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 Projekte gesucht, die Bewusstsein und Akzeptanz für betriebliche und/oder private Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen stärken und eine Basis für einen hohen Multiplikatoreffekt darstellen können.

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 Verfügung.

- Projekte, die über das Vergabegesetz beauftragt werden, können anerkennbare Kosten in der Höhe von bis zu max. 50.000 Euro (exkl. USt.) aufweisen.
- Die Förderung pro Projekt ist mit max. 100.000 Euro begrenzt.

Beauftragung oder Förderung

In den beiden Ausschreibungsschwerpunkten gibt es jeweils genau definierte Beauftragungen (siehe Kapitel 3.1.1 DL 1 + 2 und Kapitel 3.2.1 DL 1). Diese Beauftragungen werden entsprechend dem Bundesvergabegesetz i.d.g.F vergeben. Alle anderen Projekte unterliegen der UFI Dienstleistungsrichtlinie und erhalten eine Förderung in entsprechender Höhe.

Im Gegensatz zu den unter Kapitel 3.1.1 und 3.2.1 ausgedescribten Dienstleistungen, bei denen das Umsetzungsinteresse beim Klima- und Energiefonds liegt, liegt das Umsetzungsinteresse der zur Förderung eingereichten Projekte in erster Linie bei der: bei dem Förderungswerber:in. Deshalb wird über die ausbezahlte Förderung auch nur ein Anteil der Kosten übernommen.

Alle eingereichten Projekte werden nach einer formalen Prüfung einer unabhängigen Jury für eine fachlich-inhaltliche Evaluierung vorgelegt. Final von der Fachjury vorgeschlagene Projekte werden vom Präsidium des Klima- und Energiefonds genehmigt. Die Umsetzung

der Projekte muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung bzw. des Förderungsvertrags erfolgen.

Anerkennbare Kosten

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

Bei der Inanspruchnahme einer Förderung sind ausschließlich Leistungen externer Dienstleistungen förderwürdig (Grundlage: UFI-Dienstleistungsrichtlinie). Die Förderhöhe liegt bei 50 % (Wettbewerbsteilnehmer:innen) bzw. 70 % (Nicht-Wettbewerbsteilnehmer:innen). Eingebroughte Eigenleistungen sind nicht förderwürdig.

Sofern die Umsatzsteuer nachweislich tatsächlich und endgültig von der Förderungsnehmerin bzw. vom Förderungsnehmer zu tragen ist, somit für sie oder ihn keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann sie als förderbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

Einreichung

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle (www.umweltfoerderung.at) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen.

Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Einreichung:

ab Dienstag, 31.Mai 2022

bis Mittwoch, 05. Oktober 2022, 12:00 Uhr

Einreichung bei: www.klimafonds.gv.at/call/nachhaltige-mobilitaet-in-der-praxis

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.

Die Österreichische Bundesregierung hat das Ziel bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dafür müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden.

Mit dem „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor präsentiert und damit dargestellt, wie die Mobilitätswende nach dem Prinzip „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ gelingen kann.¹

Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-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.²

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge erforderlich. Zusätzlich gilt es, verkehrssparende Raumstrukturen und Mechanismen bzw. Praktiken zur Reduktion des Verkehrs- und Transportaufwands (suffiziente Mobilitäts- und Konsumstile) voranzutreiben. Digitalisierung und kooperative, automatisierte Mobilität bergen ebenfalls großes Potenzial zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Die Themen Sozialverträglichkeit, Inklusion und Daseinsvorsorge werden dabei miteinbezogen.

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 die Verbreitung der Elektromobilität und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich sein. Die Mobilitätsformen sollen dabei nicht isoliert, sondern im Verbund betrachtet werden, um ein möglichst attraktives Angebot für den Umstieg von fossil betriebenen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

Übergeordnetes Ziel des Programms ist es, Konzepte zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln und 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.

¹ Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
² Aktuelles Regierungsprogramm Kapitel „Verkehr & Infrastruktur“

2.3 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 2022 sollen verstärkt bestehende Hürden abgebaut und Lösungsmöglichkeiten im Bereich nachhaltiger Mobilität adressiert werden. Neben dem Ausschreibungsschwerpunkt „E-Mobilität“ können im Ausschreibungsschwerpunkt „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“ 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
- Potenzial für eine hohe Replizierbarkeit der Projektumsetzung in Österreich haben.

2.4 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 zugeführt werden. Dadurch wird es möglich, replizierbare Lösungen überregional für die gesamte Zielgruppe bereitstellen zu können. Aus diesem Grund sind vertiefende Koordinierung und Wissenstransfer zwischen den Programmen wünschenswert.

Die **E-Mobilitätsoffensive 2022** 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 2022 unterstützt werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Für Flottenumstellungen im Bereich E-Busse und E-Nutzfahrzeuge stehen die neuen Förderprogramme „EBIN - Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ sowie „ENIN - Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ zur Verfügung.

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

2.5 Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“

Nachhaltige Mobilitätslösungen zeichnen sich dadurch aus, im Betrieb emissionsfrei zu sein („Zero Emission“). Dies umfasst neben der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) den öffentlichen Verkehr und bei E-Mobilitätslösungen die Verwendung von 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern. 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.

3 www.mobilitaetderzukunft.at/de

3.0 Ausschreibungsschwerpunkte

Die Ausschreibung 2022 fokussiert auf die beiden nachfolgenden Schwerpunkte „E-Mobilität in der Praxis“ und „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“.

Im Rahmen dieser Schwerpunkte sollen die eingereichten Projekte den Abbau von Hürden initiieren, nachhaltige Transformationsprozesse („Game Changer“) anstoßen und/oder Bewusstsein und Akzeptanz steigern.

3.1 Ausschreibungsschwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“

3.1.1 Ausgeschriebene Dienstleistungen im Schwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“

Gesucht werden Projekte, die sich gezielt mit den Hürden und möglichen Lösungsansätzen in den beiden folgenden Bereichen Ladeinfrastruktur für Garagenbetreiber:innen und E-Mobilität für Handwerksbetriebe auseinandersetzen.

DL 1 – Projektstudie „Ladeinfrastrukturlösungen für Garagenbetreiber:innen“⁴

Herausforderung:

Verfügbare Ladeinfrastruktur stellt einen wesentlichen Faktor für die breite Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf Elektrofahrzeuge dar. Mit dem Hochlauf der Elektromobilität stellt sich verstärkt die Frage nach der bestmöglichen Ladelösung und dem idealen Standort dafür. Zwar finden derzeit ungefähr 80 % der Ladetätigkeiten bei E-Pkws zu Hause oder am Arbeitsplatz statt, doch werden halböffentliche und öffentliche Ladepunkte mit steigender Zahl von Elektrofahrzeugen in Zukunft eines der Fundamente für die Mobilitätswende darstellen. Eine potenzielle Anlaufstelle hierfür werden Parkgaragen sein, wobei es sowohl rechtliche als auch wirtschaftliche Herausforderungen gibt.

Definition und Abgrenzung: In der Studie sollen ausschließlich alle (halb-) öffentlich zugänglichen Garagen- und Parkplätze Berücksichtigung finden (frei oder entgeltlich). Ausgeschlossen sind alle Garagen- und Parkplätze, die sich auf (parkraumbewirtschaftetem)

öffentlichen Grund befinden (z. B. straßenbegleitete Parkplätze oder Garagen in Wohnhausanlagen).

Ziel:

Deshalb ist das Ziel dieser Studie, einen Leitfaden für Garagenbetreiber:innen von Garagen und Parkplätzen in Österreich zu erstellen, welcher durch einen intensiven Stakeholder:innen-Prozess die aktuellen Fragestellungen und Bedürfnisse aufnimmt und entsprechende Informationen und konkrete Lösungen anbietet. Es soll sowohl auf die technischen Möglichkeiten eingegangen werden, aber auch auf die rechtlichen und strategischen Rahmenbedingungen. Weiters müssen mögliche Use-Cases dargelegt werden.

Erwartete Ergebnisse:

Darstellung der unterschiedlichen Ladelösungen in Garagen und Parkplätzen

- Potenzialerhebung von möglichen Anwendungsbereichen: Wie viele Parkgaragen/-plätze gibt es? Wie werden die Garagen aktuell genutzt und sind unter Berücksichtigung, der in Punkt 1 erarbeiteten Parameter für eine Umrüstung vorrangig geeignet?
- Welche technischen Varianten stehen Garagen und Parkplatzbetreiber:innen als Ladelösungen zur Verfügung? Welche Voraussetzungen müssen für den (kosten)effizienten Einbau von Ladeinfrastruktur gegeben sein (z. B. Leerverrohrungen, Stromanschlüsse, Kund:innenstruktur)? Welche Parameter sind relevant? Welche Bedürfnisse gibt es bei den Nutzer:innen (u. a. Schnell- und Langsamladung)?
- Welche verschiedenen Anwendungsbereiche gibt es? Was sind die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Garagen und Parkplatzbetreiber:innen?

Spezifische Herausforderungen für Garagenbetreiber:innen

- Die Ausrüstung von Garagen mit Ladeinfrastruktur erfordert entsprechende Kapazitäten auf der Strom-Netzebene. Welche Lösungen gibt es hier um bestehende Barrieren abzubauen? Wie können solche Erweiterungen zu vertretbaren Kosten verwirklicht werden? Dazu sollen im Stakeholder:innen-Prozess auch Vertreter der Energieversorger eingebunden werden.

⁴ Die Verfügbarmachung von Ladeinfrastruktur hat gemäß des Mobilitätsmasterplans (Punkt 3.2. Personenverkehr - Verkehrsträgerübergreifende strategische Planung) hohe Priorität und ist ein großer Hebel für die Verbreitung der E-Mobilität.

- Welche technisch-wirtschaftlichen Anreize können gesetzt werden, um Langsamladen/Lastenmanagement/Smart Charging effizient umzusetzen? Wie kann man als Garagenbetreiber:in mit schwankender Auslastung und damit unterschiedlichem Ladestrombedarf umgehen? Welche Möglichkeiten bestehen bei der Abrechnung/Abwicklung des Ladevorgangs?

Neue auf E-Mobilität ausgelegte Businessmodelle für Garagenbetreiber:innen

- Wie lassen sich Parkplätze und Ladestationen verknüpfen? Was sind aktuell die Best-Practice Methoden für die Abwicklung von Ladevorgängen in Bezug auf Reservierung/ Bezahlung/Abrechnung usw.?
- Ist V2X (Vehicle to everything) ein potenzieller Business-case für Betreiber:innen/Nutzer:innen? Kopplung mit PV-Anlagen auf Dachflächen der Garage oder bei Parkplätzen mit PV-Anlage als Witterungs- und Sonnenschutz (inkl. Best-Practice Beispiele)?
- Welche alternativen Angebote können den Kundinnen und Kunden geboten werden? Welche Kopplungsmöglichkeiten mit Carsharing/Bikesharing/eScootersharing und Multimodalität/Öffentlicher Verkehr gibt es? Wie könnten öffentlichen Garagen und Parkplätze als intelligente Mobilitätsknotenpunkte genutzt werden?
- Gibt es Potential zur Integration standortübergreifender bzw. österreichweiter Angebote?

Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen

- Rechtlich: Wie sehen die Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur in Parkgaragen aus? Welche rechtlichen Maßnahmen müssen getroffen werden, um die Garagenbetreiber:innen im Umstieg auf E-Mobilität zu unterstützen? Welche Standards müssen gesetzt werden, um einen einwandfreien Zugang zu schaffen und die zukunftsichere Errichtung von Ladepunkten zu erleichtern?
- Strategisch: Wie schnell muss der Ausbau vorantgetrieben werden, um dem Bedarf der wachsenden Zahl an Elektrofahrzeugen (Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030: 100 % Neuzulassungen bis 2030) nachzukommen?

Fokus der Arbeit:

Die Studie fokussiert sich auf die im abgehaltenen Stakeholder:innen Prozess erworbenen Bedürfnisse der Garagenbetreiber:innen und ihren Kund:innen. Ziel ist es, einen Leitfaden für Betreiber:innen zu schaffen, anhand dessen sie Informationen und Lösungsvorschläge für die bestehenden Hürden bei der Umsetzung von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Garagen und

Parkplätzen bekommen. Dabei geht es einerseits um wirtschaftliche Themen, wie die möglichen Businessmodelle für Betreiber:innen, andererseits auch um den rechtlichen Rahmen, der für die Errichtung geschaffen werden muss. Ebenso wichtig sind die potenziellen, unterschiedlichen technischen Möglichkeiten bei der Umsetzung von Ladelösungen. Die Projektergebnisse werden der gesamten Branche bzw. allen Beteiligten uneingeschränkt zur Verfügung gestellt.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- max. 12 Monate

Projektkosten:

- max. 50.000,- Euro zzgl. allfälliger USt.

Es wird max. eine Dienstleistung beauftragt.

DL 2 – Projektstudie „Leitfaden E-Mobilität für Handwerksbetriebe“

Herausforderung:

Batterieelektrische Fahrzeuge werden nicht nur beim Pkw-Verkehr (Ziel: 100 % Neuzulassungen bis 2030) die Mobilitätswende bestimmen, sondern auch am Markt der leichten Nutzfahrzeuge. Während auf dem Pkw-Markt die batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) im Gesamtjahr 2021 einen Anteil von knapp 14 % der gesamten Neuzulassungen erreichten, wird dieser Wert auch bei den N1-Fahrzeugen schon bald erreicht werden. Um diesen Hochlauf zu unterstützen und auch bei den Nutzfahrzeugen die Elektrifizierung bestmöglich zu unterstützen, sind effiziente Lösungen erforderlich. Hierbei spielen Handwerksbetriebe eine besondere Rolle, da sie einen großen Teil der leichten Nutzfahrzeugflotte betreiben und damit über ein großes Emissions-Einsparungspotential verfügen.

Ziel:

Ziel dieser Studie ist es, die Stellung der E-Mobilität in Handwerksbetrieben zu evaluieren und Handlungsoptionen bereitzustellen. Hierbei sollen die essentiellen Stakeholder:innen intensiv in den Prozess eingebunden werden. Als Ergebnis soll ein Leitfaden entstehen, welcher sich auf die Bedürfnisse der Handwerker:innen bzw. deren Mitarbeiter:innen/Ausführende fokussiert und konkrete Unterstützung bei der Elektrifizierung ihrer Flotte bietet.

Erwartete Ergebnisse:

Unter Einbeziehung relevanter Stakeholder soll die Studie folgende Themen behandeln:

Rahmenbedingungen und aktuelle Entwicklungen der betrieblichen Mobilität in Handwerksbetrieben

- Wie viele Fahrzeuge sind derzeit in Verwendung? Welche Fahrzeugtypen werden gegenwärtig genutzt? Welche Strecken bzw. Tagesfahrleistungen werden durchschnittlich gefahren? Wie groß ist der Anteil jener täglichen Fahrten, die auch durch bereits am Markt befindliche Elektrofahrzeuge der Klasse N1 und deren Leistungsparameter (v. a. Reichweite, Ladeverhalten) abgewickelt werden können?
- Wie wirkt sich der Standort eines Betriebes auf die entsprechende Wahl des Nutzfahrzeugs aus? Sind Unterschiede zwischen Betrieben in städtischer und ländlicher Umgebung erkennbar?
- Wie wirkt sich das Geschäftsfeld, die Art der Branche auf den Betrieb und die Fahrzeugwahl aus? Sind Ladegewicht und/oder Ladevolumen relevant? Werden die Fahrzeuge auch im Ausland verwendet? Welche Marken/Modelle werden eingesetzt?
- Entscheidungsfaktoren der Zielgruppe zur Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien bzw. Errichtung eigener Photovoltaik-Anlagen?
- Welche Best practice-Beispiele in und für Betriebe existieren bereits heute und können leicht repliziert werden?

Wirtschaftlichkeit der E-Mobilität in Handwerksbetrieben

- Welche Maßnahmen sind ausschlaggebend für die Kaufentscheidung? Welche Wirkung haben Fördermaßnahmen oder steuerliche Vorteile?
- Gibt es alternative Mobilitätsmodelle für einen Handwerksbetrieb? Kann ein Sharing-Modell für kleinere Betriebe sinnvoll sein? Wären z. B. LAAS (Logistics as a Service)-Ansätze eine gute Möglichkeit?
- Spezifischer Vergleich zweier stark nachgefragter, aktueller Modelle inkl. Kostenrechnung (TCO) unter Berücksichtigung des Strombezugs (öffentliches Netz, erneuerbare Energien, eigene Photovoltaik-Anlage etc.)
- Welche Best practice-Beispiele in und für Betriebe existieren bereits heute und können leicht repliziert werden?

Technische Herausforderungen bei der Umsetzung von Ladeinfrastruktur

- Welche Varianten von Ladeinfrastrukturlösungen sind für die Anforderungen der Zielgruppe zu empfehlen? Wie schaut die optimale Nutzung aus? Eigene Ladeinfrastruktur vs. Nutzung von öffentlichen Ladeangeboten? Wie lässt sich die Ladeinfrastruktur mit Photovoltaik-Anlagen und Speichersystemen verbinden?
- Welche konkreten Maßnahmen sind nötig/essentiell, um die Etablierung von Ladeinfrastruktur bzw. E-Mobilität in Handwerksbetrieben zu erleichtern und zu unterstützen?
- Ist das Laden am Wohnort der Mitarbeiter:innen gewünscht? Welche rechtlichen und organisatorischen Fragen müssen dazu gelöst werden?
- Welche Best practice-Beispiele in und für Betriebe existieren bereits heute und können leicht repliziert werden?

Fokus der Arbeit:

Der Fokus der Studie liegt auf den vorhandenen Hürden für den Umstieg auf die E-Mobilität in Handwerksbetrieben und darauf, wie diese überwunden werden können. Dabei soll zuerst eine Bestandsanalyse durchgeführt werden, weiters in einem Stakeholder:innen-Prozess die Bedürfnisse, Anforderungen und Barrieren eruiert und auf Herausforderungen bei der Umsetzung der Ladeinfrastruktur eingegangen werden. Das führt in einem konkreten Leitfaden für Unternehmer:innen zusammen mit Lösungsansätzen dazu, den raschen Umstieg auf die E-Mobilität zu erleichtern und die damit verbundenen Chancen, auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von E-Mobilität in dieser Branche aufzeigen. Die Ergebnisse sollen in einem Leitfaden für die Zielgruppe verständlich aufbereitet und leicht zugänglich gemacht werden. Dazu können zusätzlich auch bereits bestehende Infoplattformen (z. B. Webportal) genutzt werden.

Die tatsächliche Auswahl der zu bearbeitenden Branchen im Bereich Gewerbe- und Handwerk hat in direkter Abstimmung zwischen AG und AN zu erfolgen.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- max. 12 Monate

Projektkosten:

- max. 50.000,- Euro zzgl. allfälliger USt.

Es wird max. eine Dienstleistung beauftragt.

3.1.2 Aufruf zur Einreichung von geförderten Projektideen im Ausschreibungsschwerpunkt 1 „E-Mobilität in der Praxis“

Gesucht werden Projekte, 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).

Subthema „E-Mobilität & Energie“:

- Projekte zur Demonstration der Potenziale durch bidirektionales Laden: Strom aus erneuerbaren Energiequellen wird im Elektrofahrzeug gespeichert und kann bei Bedarf wieder abgegeben werden, um damit beispielsweise den Strombedarf z. B. 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 potenziellen) Nutzer:innen, z. B. nach Vorbild Norwegen mit Elbil ⁵

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- UFI-Dienstleistungsrichtlinie

Projektdauer:

- max. 12 Monate

Förderung:

- 50 % für Wettbewerbsteilnehmer:innen, 70 % für Nicht-Wettbewerbsteilnehmer:innen
- Förderungsbasis stellen die Netto-Kosten dar, die in direktem Zusammenhang mit den oben beschriebenen inhaltlichen Maßnahmen stehen
- max. 100.000,- Euro

⁵ elbil.no/english

3.2 Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“

3.2.1 Ausgeschriebene Dienstleistung im Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“

Gesucht werden Projekte, die sich gezielt mit den Hürden und möglichen Lösungsansätzen im Bereich Mobilitätsarmut auseinandersetzen.

DL 1 – Projektstudie „Faktenbasierte Angebote gegen Mobilitätsarmut schaffen“

Herausforderung:

Intensiviert durch die derzeit steigenden Energiepreise, rückt neben Energiearmut auch Mobilitätsarmut stärker in den Fokus. Armutsbetroffene oder armutsgefährdete Haushalte v.a. im ländlichen Raum bzw. in schlecht mit ÖPNV erschlossenen urbanen Räumen, die kein eigenes Auto besitzen, sind in ihrer Mobilität stark eingeschränkt. Diejenigen, die über ein Auto verfügen, leiden derzeit speziell unter den gestiegenen Kosten. Dazu kommt, dass armutsbetroffene oder armutsgefährdete Menschen besonders den Belastungen des heutigen Verkehrssystems ausgesetzt sind (z. B. Lärm, Abgase).

Ziel:

Das Ziel der Studie ist es, belastbare Zahlen, Daten und Fakten zu Quantität von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalten zu recherchieren und Überlegungen anzustellen, wie diese Haushalte zielgruppengerecht angesprochen werden können, um den Umstieg vom MIV zum ÖPNV zu schaffen bzw. verkehrsvermeidendes Verhalten zu unterstützen und ihre Mobilität und damit soziale Teilhabe zu erhöhen.

Definition:

Als Grundlage zur Abgrenzung von „Armut“ und „Armutgefährdung in Österreich soll die Definition bzw. die Erläuterungen der Österreichischen Armutskonferenz (Link: www.armutskonferenz.at/armut-in-oesterreich/faqs-zum-thema-armut.html) herangezogen werden.

Erwartete Ergebnisse:

Quantifizierung und Kategorisierung der betroffenen Haushalte

- Wie groß ist die Anzahl der betroffenen Haushalte absolut?
- Worunter leiden die Betroffenen besonders?
- Wie können die Haushalte nach qualitativen Kriterien

(z. B. Zugang zum ÖPNV; Lebens- und Wohnsituation, finanzielle Aufwendungen, Anzahl von Wegen) geclustert und kategorisiert werden, ev. auf Basis von Mikro-Zensus Daten?

- Wie können mögliche Kategorisierungen herangezogen werden, um möglichst prototypische „Personas“ abzuleiten?

Darstellung der existierenden Barrieren und Hemmnisse

- Welche zielgruppenspezifischen technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen, sozialen und/oder organisatorischen Barrieren existieren aktuell, die die Erhöhung der Mobilität von betroffenen Haushalten verhindern bzw. einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV bzw. zu verkehrsvermeidenden Maßnahmen hemmen?
- Gibt es Unterschiede in den Barrieren zw. betroffenen Haushalten im urbanen und im ländlichen Raum bzw. welchen Einfluss hat die Wohnsituation auf die empfohlenen Lösungswege?

Spezifische Herausforderungen für die Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung und die Entwicklung von Lösungswegen

- Wie können identifizierte Barrieren effektiv und zielgruppengerecht abgebaut werden? Welche Maßnahmen/Lösungsansätze sind zielgruppenspezifisch vorrangig zu setzen unter dem Aspekt einer Kosten-Nutzen-Abwägung?
- Entwicklung von einer, in Abstimmung mit dem AG zu definierenden Anzahl an „Personas“, die prototypisch für eine Personengruppe stehend und deren Lebensrealität und tägliche Wege schemenhaft dargestellt werden sollen und an Hand derer neben dem IST-Stand auch Lösungswege beschrieben werden sollen
- Wie kann die Zielgruppe bzw. die Personas zielgruppengerecht angesprochen werden? Welche Kommunikationsinstrumente sollen zielgruppenspezifisch vorrangig zum Einsatz kommen bzw. von welchen Maßnahmen kann die größte Wirkung erwartet werden?

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- max. 12 Monate

Projektkosten:

- max. 50.000,- Euro zzgl. allfälliger USt.

Es wird max. eine Dienstleistung beauftragt.

3.2.2 Aufruf zur Einreichung von geförderten Projektideen im Ausschreibungsschwerpunkt 2 „Durch Transformation Verkehr verlagern und vermeiden“

Im Fokus des Schwerpunkts „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“ steht die Erprobung von nachhaltigen Mobilitätsansätzen, die – vorausgesetzt, die erfolgreiche Projektumsetzung gelingt – Potenzial für ein hohes Maß an breiter Replizierbarkeit in Österreich haben. Oft bestehen für klimafreundliche Mobilitätslösungen Barrieren, die unter Einbindung von Beteiligten bzw. Stakeholdern aufgelöst werden können und damit die Umsetzung ermöglichen.

Ziel ist es daher, Prozesse anzustoßen, die zur Entwicklung von Lösungen für bestehende Hürden führen und in der Praxis erprobt werden können. Im Fokus steht der Abbau technischer, rechtlicher, regulatorischer oder wirtschaftlicher Hürden, die derzeit einen breiten Einsatz einer nachhaltigeren Mobilitätslösung verhindern oder behindern.

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. „rollender Greißler“, Digitalisierung von Dienstleistungen) 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.

Erwartete Ergebnisse:

- Pilotversuche: Pionierhafte und praxisnahe Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen, die helfen Verkehr in spezifischen Bevölkerungsgruppen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern
- Umsetzungskonzepte und Projektstudien: Erörterung und Aufarbeitung von praxisnahen verkehrsverlagernde Fragestellungen und bestehenden Hürden und somit Bereitstellung von Lösungsansätzen für Entscheidungsträger:innen und/oder Interessensvertretungen

- Bewusstseinsbildung: Erarbeitung und pilothafte Erprobung von bewusstseinsbildenden und akzeptanzsteigernden Maßnahmen zur Stärkung verkehrsverlagernder Lösungen

Mögliche Umsetzungsthemen

- Erprobung von flexiblen nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten wie Mikro-ÖV, Sharing-Lösungen, Fahrgemeinschaften und Attraktivierungen Aktiver Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren) zur Stärkung der „ersten/letzten Meile“
- Zielgruppengerechte Angebote für unterschiedliche Gruppen, wie etwa Familien mit Kleinkindern, Menschen mit Behinderung, Jugendliche, Lehrlinge, fremdsprachige Bevölkerungsteile, die helfen Verkehr bzw. Wege einzusparen
- Lösungen zu regulatorischen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Sharing-Angebote und Fahrgemeinschaften
- Lösungen zur organisatorischen, vertrieblichen und tariflichen Integration von Neuen Mobilitätsdienstleistungen (Mikro-ÖV, Sharing-Lösungen, Fahrgemeinschaften) in den Öffentlichen Verkehr
- Umsetzungskonzepte und Kooperationsmodelle, um die Nutzung von E-Fahrzeugen, Sharing-Fahrzeuge und Mitfahrgelegenheiten zu forcieren und eine Verhaltensänderung herbeiführen (z. B. für konkrete touristische oder betriebliche Angebote, für Schulungen in Fahrschulen, Automobilclubs ...)
- 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 Lösungen zur Forcierung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- Optimierte Überleitung wirksamer und funktionierender verkehrsvermeidender oder verkehrsverlagernder kommunaler oder regionaler Mobilitätslösungen möglichst bundesweit durch z. B. die Etablierung neuer Routinen, oder standardisierten Vorgehensweisen oder Bereitstellung spezifischer Ausschreibungsunterlagen für Gebietskörperschaften.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- UFI-Dienstleistungsrichtlinie

Projektdauer:

- max. 12 Monate

Förderung:

- 50 % für Wettbewerbsteilnehmer, 70 % für Nicht-Wettbewerbsteilnehmer
- Förderungsbasis stellen die Netto-Kosten dar, die in direktem Zusammenhang mit den oben beschriebenen inhaltlichen Maßnahmen stehen
- max. 100.000,- Euro

3.3 Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung

Eine positive Beurteilung der eingereichten Projekte durch die Fach-Jury ist in jedem Fall Grundvoraussetzung für eine Beauftragung oder Förderung eines Projekts.

Die jeweiligen Projekte werden mittels Direktvergaben auf Grundlage des Bundesvergabegesetzes beauftragt oder auf Grundlage der UFI Dienstleistungsrichtlinie gefördert.

Die Umsetzung der Projekte muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung bzw. der Ausfertigung des Förderungsvertrags erfolgen.

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

Generell soll auf Erfahrungen laufender und bereits abgeschlossener, vom Klima- und Energiefonds und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 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 unter der Rubrik „Mobilitätswende“⁶.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Dienstleistungen 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). Für geförderte Projekte ist dies nicht erforderlich.

Die Verbreitung der Ergebnisse des Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen. Das Ziel des Programms 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. zwei Gemeinden/Kleinregionen in zwei 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.

⁶ www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/Serviceseiten

4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität und der Vermeidung von Verkehr in Österreich beitragen können, sind aufgefordert, Projektanträge einzureichen. Teilnahmeberechtigte Organisationen oder Unternehmen können bei maximal einem Projekt (unabhängig von Ausschreibungsschwerpunkt 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 formal ausgeschlossen.

Eine eindeutige Zuordnung, ob das Projekt als Dienstleistung oder zur Förderung eingereicht wird, hat seitens aller Antragsteller:innen zu erfolgen.

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 oder gefördert. Die budgetäre Projektkostenobergrenze ist durch die AGVO Verordnung und diesen Leitfaden limitiert (siehe oben).

Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

4.3 Grundsätze der Ausschreibung

Generelle Grundsätze der Ausschreibungsschwerpunkte

- 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

Spezielle Grundsätze für den Ausschreibungsschwerpunkt „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 Ausschreibungsschwerpunkt „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“:

- 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 der definierten Ausschreibungsschwerpunkte und Themenfelder entsprechen. Die Einreichunterlagen sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 4.8)

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

4.5 Einreichunterlagen

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen sind jedenfalls erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige Betreuung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:
 - qualitative Beschreibung des Projekts
 - Darstellung der 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 Leistungspakets in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge. Im Rahmen der Projektbeschreibung sind auch die Leistungspakete eines allfälligen umfassenden Projekts (ohne Kostenangaben) inhaltlich zu beschreiben. Im Leistungsverzeichnis sind ausschließlich diejenigen Kosten einzutragen, die vom Klima- und Energiefonds abgedeckt werden sollen. 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.

Für zu Förderung eingereichte Projekt haben die anerkehbaren Kosten ebenfalls in direktem Zusammenhang mit dem eingereichten Projekt zu stehen und zur Zielerreichung beizutragen. Die Kosten und der Projektinhalt werden ebenfalls von einer Jury bewertet, die Kosten können allenfalls korrigiert werden. Die Kombination mit anderen Förderungen ist ausgeschlossen, weshalb die Kosten, welche über die max. Förderhöhe hinausgehen, vom: von der Förderungswerber:in zu tragen sind.

4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen der Dienstleistungen liegen beim Klima- und Energiefonds. 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 Projekten ausgehen soll, größtmöglich ist.

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen der zur Förderung eingereichten liegen bei den Antragsteller:innen. Das Urheberrecht ist davon unbetroffen. Die Antragsteller:innen haben das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren, sind aber verpflichtet, auf die Förderung durch den Klima- und Energiefonds zu verweisen.

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
 - Potenzial zur Replizierbarkeit in ganz Österreich

Die Budgetmittel werden durch die Bewertung der Jury, unabhängig der Zuordnung zu einem Ausschreibungsschwerpunkt, 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 Berichtslegung und Endpräsentation

Für die Leistungserbringung sind folgende Punkte relevant bzw. erforderlich zu erfüllen:

- Verfassen eines Berichts (max. 50 Seiten)
- Abhalten einer Endpräsentation in Absprache mit dem Klima- und Energiefonds (max. 1,5 Stunden) - wahlweise online oder physisch
- Verfassen einer Kurzbeschreibung der Projektinhalte und -ergebnisse (max. 2 Seiten), inkl. aller relevanten Outputs
- Bereitstellung von geeignetem Video- und Fotomaterial (inkl. Rechten), wenn vorhanden
- Für Dienstleistungen: das in der Beauftragung vereinbarte Ergebnis

4.10 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt. Förderungen beruhen auf der UFI Dienstleistungsrichtlinie.

Die Förderungen werden auf folgenden rechtlichen Grundlagen vergeben:

- Dienstleistungsrichtlinie 2022 für die Umweltförderung im Inland
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 idgF (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung)

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) 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).

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

Linda Hofbauer, BSc

Telefon: 01/316 31-387

E-Mail: l.hofbauer@kommunalkredit.at

Impressum

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

Programm-Management:
Mag. Heinz Buschmann, MSc

Grafische Bearbeitung:
Waldhör KG, www.projektfabrik.at

Fotos:
stock.adobe.com

Herstellungsort:
Wien, Juni 2022

