

Leitfaden

Nachhaltige Mobilität

in der Praxis

Jahresprogramm 2020

Ein Programm des Klima- und Energiefonds im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Beitrag der österreichischen Bundesregierung für klimafreundliche Mobilität in Österreich



Wien, September 2020

Inhalt

Vorwort	2
1.0 Das Wichtigste in Kürze	3
2.0 Strategie und Ziele des Programms	5
2.1 Ausgangssituation	5
2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds und Programmziele	5
2.3 Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“	6
3.0 Themenfelder der Ausschreibung	6
3.1 Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“	7
3.2 Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“	8
3.3 Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung	9
4.0 Wegweiser zur Ausschreibung	10
4.1 Teilnahmerechtliche bzw. Zielgruppen	10
4.2 Budget	10
4.3 Grundsätze der Ausschreibung	10
4.4 Unterstützte Maßnahmen	10
4.5 Einreichunterlagen	11
4.6 Anerkennbare Kosten	11
4.7 Verwertungsrechte	11
4.8 Beurteilungskriterien	11
4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	12
5.0 Ablauf	12
6.0 Einreichung und Kontakte	12
Impressum	13

Vorwort

Der Mobilitätswende kommt in Hinblick auf Klimaneutralität und eine nachhaltige Transformation Österreichs eine bedeutende Rolle zu. Die Zeit für Veränderung drängt, denn die Emissionen im Verkehrsbereich steigen nach wie vor an! Im Jahr 2018 war der Verkehrssektor in Österreich für fast 30 % an den gesamten CO₂-Emissionen und damit am Verbrauch fossiler Treibstoffe verantwortlich. Von 1990 bis 2018 wurde gar ein Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 74 % verzeichnet.

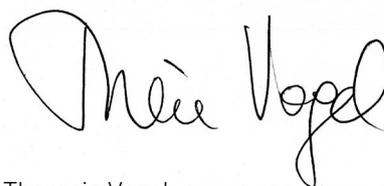
Der notwendigen Trendumkehr dieser negativen Entwicklung wird im aktuellen Regierungsprogramm und dem Nationalen Klima- und Energieplan (NEKP) Rechnung getragen. Im Kapitel „Verkehr & Infrastruktur“ des aktuellen Regierungsprogramms werden konkrete und umfassende Maßnahmen adressiert den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Dabei sollen diese Maßnahmen dazu führen Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern. Darüber hinaus soll der Anteil nachhaltiger Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) deutlich gesteigert werden. Die E-Mobilität spielt in diesem Zusammenhang eine relevante Rolle, kann und wird jedoch nicht alle Herausforderungen im Mobilitätsbereich allein lösen können.

Wie schnell sich das Mobilitätsverhalten ändern kann, wenn auch unfreiwillig, zeigt die aktuelle Covid-19 Pandemie. Durch die zunehmende Digitalisierung und Flexibilisierung v. a. in der Arbeitswelt, ist zu erwarten, dass sich die Mobilität in Zukunft weiterhin rasch und nachhaltig verändern wird.

Die Hürden und Herausforderungen der nachhaltigen Mobilitätswende sind vielfältig und umfassen v. a. Bewusstseinsbildung, Akzeptanzsteigerung, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und gesetzliche Rahmenbedingungen. Dies sind auch jene entscheidenden Treiber, die entscheiden, ob innovativen Technologien und Services der nachhaltige Durchbruch im Mobilitätsbereich gelingt oder nicht. Hier setzt das vorliegende Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ an. Das Ziel ist dabei einen relevanten Beitrag zu leisten, Hürden und Barrieren auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden.



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

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.

Generell soll auf Erfahrungen bereits abgeschlossener, vom Klima- und Energiefonds unterstützter Projekte, aufgebaut werden. Weiterführende Informationen zu Projekten und Inhalten finden Sie unter „Mobilitätswende“¹.

Neu ab 2020 ist, dass das gegenständliche Programm sich in unterschiedliche Themenschwerpunkte gliedert und damit über die reine Berücksichtigung der E-Mobilität hinaus geht. Es sind nun auch Einreichungen zu Themenstellung weiterer nachhaltiger (z. B. multi-modaler) Mobilitätslösungen und der dazu erforderlichen Transformationsprozesse zulässig.

Themenfelder der gegenständlichen Ausschreibung:

- Vergrößerung von **Bewusstsein und Akzeptanz** in Bezug auf nachhaltige Mobilitätslösungen
- Begleitende Maßnahmen, die zum **Abbau von Hürden** und zur Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen führen.
- **Unterstützung von Transformationsprozessen**, die eine beschleunigte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen fördern.

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 0,7 Mio. Euro steht zur Verfügung. Eingereicht werden können „kleine“ Projekte (max. 30.000 Euro inkl. USt.) und „große“ Projekte (max. 75.000 Euro inkl. USt.), wobei jeweils die anerkehbaren Kosten als Referenzwert heranzuziehen sind.

Beauftragung

Von der Fachjury vorgeschlagene Projekte und vom Präsidium des Klima- und Energiefonds genehmigte Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes beauftragt. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb 1 Jahres nach Übermittlung der Beauftragung erfolgen.

Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkehbaren 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.

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: Dienstag, 22. September 2020 bis
Dienstag, 26. Jänner 2021, 12:00 Uhr

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

¹ www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite

Verbindung und Abgrenzung zu weiteren Ausschreibungen und Initiativen

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 2020 wird der Fokus auf die E-Mobilität um weitere nachhaltige Mobilitätslösungen technologieoffen erweitert. Dadurch ist es in dieser Ausschreibung möglich, dass auch Projekte abseits der E-Mobilität, z. B. intermodale Projekte bzw. Projekte anderer nachhaltiger Mobilitätsformen, unterstützt werden können, sofern diese Projekte

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

Abgrenzung zum klimaaktiv mobil Programm

Das erklärte Ziel von „Nachhaltiger Mobilität in der Praxis“ ist es verstärkt möglichst überregional bestehende Hürden im Bereich nachhaltiger Mobilitätslösungen zu adressieren und deren Lösungen zu forcieren. Aus diesem Aspekt ergeben sich zwischen beiden Programmen starke Synergien. So können aus klimaaktiv mobil Beratungen von Gemeinden und Betrieben identifizierte systemische Fragestellungen, Herausforderungen etc. im Programm „nachhaltige Mobilität in der Praxis“ einer Lösung zu geführt werden. Dadurch wird es möglich, replizierbare Lösungen, möglichst für die gesamte Zielgruppe überregional, bereit stellen zu können. Aus diesem Grund sind vertiefende Koordinierung und Wissenstransfer zwischen den Programmen wünschenswert.

Die E-Mobilitätsinitiative 2019+2020 des BMK, in enger Zusammenarbeit mit der Fahrzeug- und Zweiradindustrie sowie dem Sportfachhandel fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität in Österreich durch zahlreiche Förderangebote. E-Fahrzeuge aller Fahrzeugkategorien sowie E-Ladeinfrastruktur sollen primär im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative 2019 + 2020 unterstützt werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen.

Abgrenzung zu weiteren Programmen

Für stark innovationsgetriebene Projekte mit klarem Bezug zu Forschung & Entwicklung sei auf das Programm „Mobilität der Zukunft“² des BMK, sowie auf das Programm „Zero Emission Mobility“ des Klima- und Energiefonds verwiesen.

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

² www.mobilitaetderzukunft.at/de

2.0 Strategie und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Der globale Klimawandel ist die aktuell größte Herausforderung der Menschheit. Das Klimaabkommen von Paris gibt den Weg vor. 195 Staaten haben sich im Dezember 2015 geeinigt, ambitionierte Schritte zur Treibhausgasreduktion zu setzen. Der Sektor Verkehr ist weltweit und auch in Österreich von besonderer Bedeutung bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen. In Österreich zeichnete im Jahr 2018 der Verkehr mit 30 % für einen wesentlichen Anteil am Verbrauch fossiler Treibstoffe und damit an den CO₂-Emissionen verantwortlich. Von 1990 bis 2018 wurde ein Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 74 % verzeichnet.

Angesichts der großen Herausforderungen zur Lösung der Klimaproblematik müssen fossile Treibstoffe durch erneuerbare Energien, insbesondere elektrischer Energie aus erneuerbaren Energiequellen, nahezu vollständig ersetzt werden.

Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-Emissionen zu schaffen, bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme. Deshalb werden von der Bundesregierung Maßnahmen entwickelt bzw. auf den Weg gebracht, 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.³

2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds und Programmziele

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „saubere Mobilität“, insbesondere die Elektromobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr 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 in Punkto Technologie ermöglichen.

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

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

Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- Aufbau von Erfahrungen und Know-how bezüglich der erfolgreichen Implementierung nachhaltiger Mobilitätslösungen.
- Identifizierung und Erprobung von umsetzungsorientierten Transformationsprozessen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.
- Entwicklung von Lösungsansätzen zur Überwindung von Hürden bei Markteintritt bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen, um die weitere Verbreitung in Österreich zu erleichtern.
- Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die breite Einführung nachhaltiger Mobilitätsformen durch Erfahrungsberichte und Best-Practice-Ansätze, mit der Möglichkeit einer späteren Projekt-Multiplikation in ganz Österreich.
- Beitrag zu den Zielsetzungen im Verkehrsbereich aus dem aktuellen Regierungsprogramm.

³ Aktuelles Regierungsprogramm Kapitel „Verkehr & Infrastruktur“

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

Darüber hinaus ermöglichen weitere Programme, die vom Klima- und Energiefonds in Zusammenarbeit mit dem BMK (z. B. Forschungsprogramme, Zero Emission Mobility, Förderaktion Photovoltaik, greenstart, „klimaaktiv mobil“, Klima- und Energiemodellregionen) durchgeführt werden, die Nutzung von Synergien mit dem Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“.

2.3 Programmspezifische Definition „nachhaltige Mobilitätsformen“

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

3.0 Themenfelder der Ausschreibung

Die vorliegende Ausschreibung fokussiert im Jahr 2020 auf die Themenfelder

- Steigerung von **Bewusstsein und Akzeptanz** zum beschleunigten Einsatz und Marktdurchdringung nachhaltiger Mobilitätsformen. Projekte im Bereich Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung, welche die Vorteile und den Nutzen nachhaltiger Mobilitätslösungen hervorheben, erfahrbar machen und verbreiten, sind wesentliche Treiber der Mobilitätswende. Auf Basis der Erkenntnisse aus den bisher umgesetzten Maßnahmen werden weitere Projekte gesucht, die das Bewusstsein für betriebliche und/oder private Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen stärken und eine Basis für einen hohen Multiplikatoreffekt darstellen können.
- 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.

- Die Verzögerung bzw. Behinderung der Einführung nachhaltiger Mobilitätslösungen muss nicht notwendigerweise direkt dem Mobilitätsbereich zuzuordnen sein. Fast alle Lebensbereiche generieren Verkehr (z. B. Bildung, Arbeit, Gesundheit, Tourismus, Sport). Nachhaltige Transformationsprozesse in diesen Bereichen, die z. B. Flexibilisierung der Arbeitszeit durch Home-Office und Teleworking bzw. die Einführung neuer (digitaler) Kommunikationstechnologien können dazu führen, dass Wege und damit Verkehr vermieden werden. Unterstützt werden nachhaltige Lösungsansätze, um durch beschleunigte Transformationsprozesse in unterschiedlichen Lebensbereichen nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern oder Verkehr zu vermeiden.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Projekte müssen über eine rein lokale oder regionale Maßstabsebene hinausgehen und möglichst Gesamtösterreich adressieren. Dies ist nicht nur geographisch zu verstehen, sondern kann auch zielgruppenspezifisch erfolgen (bspw. Schüler*Innen, Tourismusbranche). Das Ziel des Programmes ist ein hohes Maß an Replizierbarkeit der Projektergebnisse für das gesamte Bundesgebiet. Eine möglichst hohe Anzahl von Nutzer*innen bzw. Nutzer*innengruppen sollen von den Projektergebnissen profitieren.

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.

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

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

Die gegenständliche Ausschreibung setzt dazu die folgenden beiden Themenschwerpunkte:

3.1 Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“

Der Fokus liegt hier auf dem bisherigen Schwerpunkt der Ausschreibung „E-Mobilität in der Praxis“ 2017-2019 bzw. ist als inhaltliche Fortführung anzusehen: Projekte im Zusammenhang mit E-Mobilität die dazu beitragen den Markthochlauf zu beschleunigen und bestehende Barrieren 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). Projekte mit Fokus auf „Verkehr verlagern“ oder „Verkehr vermeiden“ sind im Themenschwerpunkt 2 „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“ einzureichen. Die finale Entscheidung obliegt dabei der Fachjury, die in begründeten Fällen auch Umwidmungen und/oder Ablehnungen vornehmen kann. In gegenständlichem Themenschwerpunkt sollen mind. 3 Projekte (1 „Kleinprojekt“ und 2 „Großprojekte“) finanziert werden – eine positive Beurteilung durch die Fach-Jury vorausgesetzt.

Folgende Aspekte sollen möglichst berücksichtigt werden:

- Kommunikation der Kostenvorteile für private Nutzer*innen elektrisch betriebener Fahrzeuge. Gerade private Nutzer*innen haben nicht genügend Informationen, um die Gesamtkosten von fossil betriebenen Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Kaufentscheidung vergleichen zu können. Auch die Förderungsfähigkeit für privat genutzte Fahrzeuge muss kommuniziert werden.
- Kommunikation der finanziellen Vorteile von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Unternehmen. Die Fördermöglichkeiten, Vorsteuerabzugsfähigkeit für Käufer*innen und der Entfall des Sachbezugs bei Nutzer*innen sind weiterhin in vielen Betrieben unbekannt.

- Entwicklung von Kommunikationsmodellen mit Multiplikator*innen (z. B. zielgruppen- und branchenspezifische Veranstaltungen und Plattformen).
- weitere bewusstseinsbildende Maßnahmen, die der Zielerreichung des Programms dienen und den oben genannten besonderen Aspekten nicht zugeordnet werden können.

Neben der klassischen Bewusstseinsbildung und Abseits der Investitionsförderung von Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen über Förderungsprogramme des Klima- und Energiefonds bzw. des BMK, gibt es noch eine Reihe von möglichen Maßnahmen, die zur Beschleunigung der Marktdurchdringung von Elektromobilität beitragen können. Die Verbreitung der Ergebnisse des gegenständlichen Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen.

Mögliche Themen im Schwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“ (nicht taxativ)

- weiterer Ausbau des E-Car-Sharing (z. B. auch in Verbindung mit Mobilitätszentralen). Vor allem im städtischen Raum, aber auch immer mehr im ländlichen Bereich wird das Nutzen statt Besitzen von Fahrzeugen immer attraktiver. Die Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge und der daraus resultierenden Minderungen der Fahrleistung für individuelle Mobilität und die mögliche Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind hier besonders zu erwähnen.
- Projekte zur Erschließung neuer Zielgruppen z. B. auch in Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughandel
- Projekte zur Attraktivierung von touristischen Angeboten
- Projekte für Pendler*innen und Logistikunternehmen
- Identifizieren und Beseitigen von Barrieren der Marktdurchdringung
- 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?“
- Projekte zur Demonstration der Potentiale durch bidirektionales Laden: Strom aus erneuerbaren Energiequellen wird im Elektrofahrzeug gespeichert und kann bei Bedarf wieder abgegeben werden um damit beispielsweise den Strombedarf eines Hauses abzudecken.
- weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung, die der Zielerreichung des Programms dienen und den oben genannten besonderen Aspekten nicht zugeordnet werden können.

Im Projektantrag ist eine klare Darstellung des Nutzens (entsprechend der beantragten Kosten) durch das Projekt für den Klima- und Energiefonds darzustellen.

3.2 Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“

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

Erprobt werden sollen Projekte, die eine Verlagerung auf eine nachhaltigere Mobilitätsform, wie öffentlichen Verkehr, Fahrrad- oder Fußverkehr, Carsharing etc. unterstützen ODER helfen, nicht unbedingt erforderlichen Verkehr durch verkehrssparende Maßnahmen (z. B. Home-Office) zu vermeiden. Projekte mit einem starken Fokus auf E-Mobilität, die Verkehr rein verbessern, sind in diesem Themenschwerpunkt nicht zulässig und müssen im Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“ eingereicht werden. Die finale Entscheidung obliegt dabei der Fachjury, die in begründeten Fällen auch Umwidmungen und/oder Ablehnungen vornehmen kann. In gegenständlichem Themenschwerpunkt sollen mind. 2 Projekte (1 „Kleinprojekt“ und 1 „Großprojekt“) finanziert werden – eine positive Beurteilung durch die Fach-Jury vorausgesetzt.

Folgende Aspekte sollen möglichst berücksichtigt werden:

- 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.

Mögliche Themen im Schwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“ (nicht taxativ)

- Kombination aus flexiblen nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten (wie Mikro-ÖV), Sharing-Lösungen und Radverkehr-Attraktivierung, als Ergänzung zu Bahn- und Kraftfahrlinien auf der „letzten Meile“
- Verstärkter Einsatz von „Shared Services“ mit dem Ziel der Steuerung, Bündelung und Koordination von tariflichen und vertrieblichen Innovationen im öffentlichen Verkehr.
- Förderung von „Shared Mobility“, u. a. rein privates Car- und Ridesharing ohne Verdienstsabsicht
- Ausbau des Angebotes rund um das Thema „Mobility as a Service“
- Sektor- und/oder zielgruppenspezifische Transformationsprozesse, die den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätslösungen fördern oder helfen Verkehr bzw. Wege einzusparen.

Im Projektantrag ist eine klare Darstellung des Nutzens (entsprechend der beantragten Kosten) durch das Projekt für den Klima- und Energiefonds darzustellen.

3.3 Allgemeine Aspekte zur Ausschreibung

Der Klima- und Energiefonds strebt für das Jahr 2020 die Beauftragung zahlreicher Projekte an. Deshalb sollen Antragsteller*innen animiert werden, auch kleinere Projekte einzureichen. Aus diesem Grund wird der Budgettopf geteilt. 250.000 Euro stehen ausschließlich für „kleine“ Projekte mit einer Kostengröße von bis zu max. 30.000 Euro inkl. USt. zur Verfügung. Das verbleibende Budget soll für „große“ Projekte mit einer maximalen Kostengröße von bis zu 75.000 Euro inkl. USt. verwendet werden.

- Im Themenschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“ sollen mind. 3 Projekte (1 „Kleinprojekt“ und 2 „Großprojekte“),
- Im Themenschwerpunkt „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“ sollen mind. 2 Projekte (1 „Kleinprojekt“ und 1 „Großprojekt“) finanziert werden.

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

Die jeweiligen Projekte werden mittels Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes beauftragt. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb 1 Jahres nach Übermittlung der Beauftragung erfolgen.

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

Unter www.klimafonds.gv.at/mobilitaetswende/startseite finden Sie bereits durchgeführte Projekte. Ein Auseinandersetzen mit den dort angeführten Projekten wird vom Auftraggeber erwartet.

4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

4.1 Teilnahmerechtliche bzw. Zielgruppen

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

4.2 Budget

Im Rahmen des Programms stehen 0,7 Mio. Euro zur Verfügung.

Aufgrund des limitierten Budgets werden nur jene Projekte, die von der Fachjury am besten bewertet werden, beauftragt. Die budgetäre Projektkosten-Obergrenze ist durch die Vorgaben des Bundesvergabegesetzes und diesen Leitfadens limitiert (siehe oben).

Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

4.3 Grundsätze der Ausschreibung

Generelle Grundsätze der Themenschwerpunkte

- Stärkung von nachhaltigen Mobilitätsformen, auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Koexistenz und Synergie)
- Entwicklung innovativer Ansätze und Verbreitung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit
- Öffentlich zugängliche Ergebnisse und fundierte Projektberichte sind dafür Grundvoraussetzung.

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

- Der Schwerpunkt im Rahmen der Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen anzustreben ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene 2-spurige Fahrzeuge.
- Einsatz erneuerbarer Energien: Strom aus erneuerbaren Energieträgern ist der Schlüssel zur ökologischen Nachhaltigkeit der Elektromobilität. Deshalb liegt seit Anbeginn ein Fokus der Ausschreibung auf diesem Aspekt. Gesucht werden daher Projekte, welche die untrennbare Verknüpfung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern und Elektromobilität darstellen.

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

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

4.4 Unterstützte Maßnahmen

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

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

4.5 Einreichunterlagen

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen sind jedenfalls erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige 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 Leistungspaketes in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge. Im Rahmen der Projektbeschreibung sind auch die Leistungspakete eines allfälligen umfassenden Projekts (ohne Kostenangaben) inhaltlich zu beschreiben. Im Leistungsverzeichnis sind ausschließlich diejenigen Kosten einzutragen, die vom Klima- und Energiefonds abgedeckt werden sollen. Darüber hinausgehende Kosten, die nicht durch den Klima- und Energiefonds abgedeckt sind, müssen durch andere Quellen oder Eigenleistungen der Einreicher*innen finanziert werden. Die anerkehbaren Kosten – und der damit in Zusammenhang stehende Leistungsinhalt – werden einer Einzelprüfung unterzogen.

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

4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei den Antragssteller*innen und etwaigen Partner*innen, wenn vertraglich mit dem Klima- und Energiefonds nicht anders vereinbart. Das Urheberrecht ist davon unbeeinträchtigt. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von den Modellregionen ausgeht, so groß wie möglich ist.

4.8 Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden insbesondere auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- Qualität des Vorhabens
 - Qualität der Einreichung
 - Umsetzung des Vorhabens orientiert sich am Stand der Technik (bei technischen Lösungen)
 - Struktur, Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Arbeits-, Zeit- und Ressourcenplanes
- Relevanz des Vorhabens
 - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte
 - Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe
- Eignung der Projektbeteiligten
 - Potenzial und Erfahrung des Einreichers oder des Konsortiums in Hinblick auf die Programmziele
- ökonomisches Potenzial und Verwertung
 - Kund*innenorientierung, Erhöhung des Kund*innennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
 - Verbreitungspotenzial
 - Kostenplausibilität und Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung
 - Dissemination der Projektergebnisse

4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

Soweit die aus dem Programm „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

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Programm-Management:

Mag. Heinz Buschmann, MSc

Grafische Bearbeitung:

angineering.net

Fotos:

JazzBoo / Shutterstock.com

gashgeron / Shutterstock.com

Herstellungsort:

Wien, September 2020

