



FFG
Forschung wirkt.

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

AUSSCHREIBUNG 2025/1
EINREICHFRIST 24.09.2025
WIEN, MAI 2025

**MOBILITÄTSWENDE 2025/1:
MOBILITÄSTECHNOLOGIE
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	3
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	4
1.1 Verpflichtendes Vorgespräch bei Leitprojekten	5
1.2 Diversität in der Teamzusammensetzung	5
1.3 Beratungsgespräche.....	5
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	6
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	7
3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen	7
3.1.1 Li-Ionen Traktionsbatterien für oberflächengebundene Fahrzeuge7	
3.1.2 Wasserstoff-PEM Brennstoffzellensysteme	9
3.1.3 Automatisierte Busse im ÖPNV	10
3.2 Ausschreibungsschwerpunkt für F&E-Dienstleistungen	13
3.2.1 Auswirkung der Schutzausrüstung bei E-Scooter / Fahrrad auf die Unfallfolgen	13
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	17
5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN	18
6 WEITERE INFORMATIONEN	19
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	19
6.2 Service BMIMI Open4Innovation	19
6.3 Open Access Publikationen	19
6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan	20
6.4.1 Datenmanagementpläne.....	20
6.4.2 Data Stewards.....	21
6.4.3 Veröffentlichung von Daten	21
6.5 Wirkungsmonitoring	21
6.6 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	21
7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG	22

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente.....	4
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....	4
Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte.....	7
Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E- Dienstleistungen.....	16
Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung	17
Tabelle 6: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen	17
Tabelle 7: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen.....	22
Tabelle 8: Formalprüfungcheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	22

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die Ausschreibung zum Thema Mobilitätswende 2025/1 – „Mobilitätstechnologie: Mit F&E in Fahrzeugtechnologie und Automatisierter Mobilität die Mobilitätswende vorantreiben“ im Frühjahr 2025 stehen 10,2 Millionen EUR zur Verfügung.

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/ Finanzierungs-instrument	Kurz-beschreibung	maximale Förderung in €	Förderungs-quote	Laufzeit in Monaten	Kooperations-erfordernis
Kooperatives F&E-Projekt	Industrielle Forschung od. Experimentelle Entwicklung	min. 100.000, max. 2 Mio.	max. 85 %	max. 36	ja
Leitprojekt	Produktives Umfeld für Innovation, Vernetzung, Forschung und Wissenstransfer	min. 2 Mio, max. 3,5 Mio	max. 85 %	max. 48	ja
F&E-Dienstleistung	Erfüllung eines vorgegebenen Inhaltes	max. 200.000	100 % (Finanzierung)	max. 12	nein

Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
Budget gesamt	10,2 Millionen €
Einreichfrist	24.09.2025, 12:00 Uhr
Sprache	Deutsch
Verpflichtendes Vorgespräch	Leitprojekt: Verpflichtendes Vorgespräch bis 22.08.2025
Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen	Verena Eder, T 057755-5036; E verena.eder@ffg.at Johannes Fritzer, T 057755-5032; E johannes.fritzer@ffg.at
Ansprechpersonen für Kostenfragen	Kamil Dyl, T 057755-6096, E kamil.dyl@ffg.at Robert Weiss, T 057755-6094; E robert.weiss@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/mobilitaet-call2025mt
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

1.1 Verpflichtendes Vorgespräch bei Leitprojekten

Die Einreichung eines Leitprojektes erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes Vorgespräch mit dem BMIMI und der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) bis spätestens einen Monat vor Einreichschluss. Aufgrund terminlicher Verfügbarkeiten ist der bevorzugte Zeitraum für dieses Vorgespräch in den Kalenderwochen 31 und 32 (28.07. – 08.08.2025), Terminvereinbarungen sind frühzeitig an verena.eder@ffg.at zu richten. Bitte senden Sie im Vorfeld eine Projektskizze, um das Gespräch effizient gestalten zu können. Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie im Downloadbereich der Ausschreibung.

1.2 Diversität in der Teamzusammensetzung

Divers aufgestellte Teams können aufgrund der Vielfalt und unterschiedlicher Perspektiven innovativer und produktiver sein. Eine Teamzusammensetzung, die Gender- und Diversitätsdimensionen berücksichtigt, kann für eine höhere Qualität der Projekte sowie der daraus entstehenden Forschungsergebnisse, Produkte und Dienstleistungen sorgen. Die Auswirkungen der Projektergebnisse auf Menschen werden dadurch mitgedacht, z. B. durch die Berücksichtigung verschiedener Bedürfnisse in der Nutzung oder Herstellung von Produkten. Unterschiedliche Blickwinkel, Erfahrungen, Weltanschauungen und Fähigkeiten können dazu beitragen, überzeugende Lösungen für Gesellschaft und Wirtschaft zu entwickeln.

Die FFG unterstützt Sie dabei mit Förderungen! Informationen dazu finden Sie auf der Website: https://www.ffg.at/gleichstellung#Foerdermoeglichkeiten_Vielfalt

1.3 Beratungsgespräche

Die FFG bietet die Möglichkeit eines Beratungsgesprächs für Ihr kooperatives F&E-Vorhaben an. Vereinbaren Sie einen Termin und senden Sie im Vorfeld eine Projektskizze an die entsprechende Ansprechperson, um das Gespräch effizient gestalten zu können.

Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie im Downloadcenter auf der [Ausschreibungsseite](#).

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

Folgende **Ziele** stehen im Fokus dieser Ausschreibung:

- Beschleunigung der Mobilitätswende durch die Entwicklung und Anwendung innovativer Lösungen zur **Verkehrsverlagerung und -verbesserung** sowie zur Förderung der **Kreislaufwirtschaft** im Mobilitätssystem:
 - Entwicklung von Lösungen, die im operativen Betrieb der ausgeschriebenen Technologien zu einer Erhöhung der energetischen Effizienz, Sichtbarkeit, Haltbarkeit, Reparaturfähigkeit sowie Reduktion der Kosten und Technologieabhängigkeit im Sinne der Ressourcenverfügbarkeit führen
 - Wissenschaftliche Evidenzen für Verletzungsmuster und Schutzausrüstung bei E-Scootern schaffen
 - Deutlichen Fortschritt für die Integration von automatisierten Bussen in den ÖPNV erreichen und Mobilitätsangebote im ÖPNV durch Automatisierung erweitern
- Verbesserung der **Geschlechterausgewogenheit und Diversität** in den Projektteams sowie Berücksichtigung der Genderdimension und Diversitätsaspekte in der inhaltlichen Bearbeitung jener Projekte, deren Forschungsergebnisse oder Projektinhalte Menschen betreffen

Diese Ziele tragen zur Bestrebung des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende bei, Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern, Verkehr zu verbessern sowie Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssystem voranzutreiben.

Alle Projekte, die in dieser Ausschreibung eingereicht werden, müssen **Beiträge zu mindestens einem der Ziele** dieser Ausschreibung leisten und den **erwarteten Wirkungsbeitrag** im Antrag beschreiben.

3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

Das Vorhaben muss sich prioritär auf einen der in der Folge beschriebenen Ausschreibungsschwerpunkte bzw. entsprechende Forschungsthemen beziehen, kann aber auch mehrere dieser Schwerpunkte ansprechen.

Table 3: Überblick Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrumente	indikatives Budget
3.1.1 Li-Ionen Traktionsbatterien für oberflächengebundene Fahrzeuge	Kooperatives F&E-Projekt	6,5 Mio. €
3.1.2 Wasserstoff-PEM Brennstoffzellensysteme	Kooperatives F&E-Projekt	
3.1.3 Automatisierte Busse im ÖPNV	Leitprojekt	3,5 Mio. €
3.2.1 Auswirkung der Schutzausrüstung bei E-Scooter / Fahrrad auf die Unfallfolgen	F&E-Dienstleistung	200.000 €

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E-Projekte und Leitprojekte** verpflichtend.

Der erste Datenmanagementplan ist nach erfolgter Förderungszusage **vor Auszahlung der Startrate zu erstellen und vorzulegen**. Der Datenmanagementplan soll an die Data Stewards bei der AustriaTech (data.stewards@austriatech.at) übermittelt werden und wird von diesen auf der Mobilitätsdatenplattform (<https://mobilitydata.gv.at>) veröffentlicht, um Synergien mit anderen Projekten zu ermöglichen. Mit der **Endberichtslegung** ist der Datenmanagementplan **zu aktualisieren**. Beantragende Projekte sind verpflichtet, für die Erstellung eines Datenmanagementplans als Teil des Projektes entsprechende Ressourcen vorzusehen. Eine Vorlage wird auf der Webseite der Ausschreibung unverbindlich zum Download zur Verfügung gestellt.

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

3.1.1 Li-Ionen Traktionsbatterien für oberflächengebundene Fahrzeuge

Spezifische Herausforderung

Die ambitionierten Klimaziele der Europäischen Union und Österreichs zur Reduktion von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen erfordern eine zügige Elektrifizierung des Verkehrssektors. Neben Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen sind batterieelektrische Antriebskonzepte ein zentraler Bestandteil dieser Transformation, da sie lokal emissionsfrei betrieben werden können und im Vergleich zu Verbrennungskraftmaschinen einen maßgeblichen Wirkungsvorteil besitzen.

Der vorliegende Ausschreibungsschwerpunkt fokussiert auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Weiterentwicklung von Li-Ionen-Traktionsbatterien als Schlüsseltechnologie für oberflächengebundene Fahrzeuge. Die Abhängigkeit von importierten Rohstoffen und Komponenten für Batterien stellt eine strategische Herausforderung für die Elektromobilität dar und kann hier ebenso im Fokus stehen.

Inhaltliche Abgrenzung

Gefördert werden Projekte, die zur Optimierung von Traktionsbatterien und deren Systemintegration in oberflächengebundene Fahrzeuge beitragen. Dies umfasst Straßen-, Off-Road- und Schienenfahrzeuge sowie Schiffe. Die technologischen Beiträge können entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Materialien über Zellen und Module bis hin zu Batteriepaketen – erfolgen.

Folgende thematische Schwerpunkte sind adressierbar:

- **Batteriematerial und Zellentwicklung:** Forschung und Entwicklung im Bereich von Stromsammlern, Elektroden, Elektrolyten, Separatoren, und Zellgehäusen bis hin zu ganzen Zellen für die Elektromobilität im Sinne der oben genannten Rahmenbedingungen und Ziele. Inkludiert sind auch Simulations- und Analysemethoden sowie Analysegeräte, sofern im Antrag nachvollziehbar dargelegt wird, dass diese spezifisch für die Traktionsbatterieforschung notwendig und verwendbar sind und auch angewendet werden. Erwünscht sind auch explizit Projekte zur Reduzierung der Abhängigkeit von außereuropäischen Importen.
- **Zellpackaging, Module und Batteriepacks:** Entwicklung von innovativen Batteriemodulen und Batteriepacks sowie die Entwicklung von Komponenten, welche essenzielle Bestandteile von Batteriepacks sind. Inkludiert sind auch Simulations- und Analysemethoden sowie Analysegeräte, sofern im Antrag nachvollziehbar dargelegt wird, dass diese spezifisch für die Traktionsbatterieforschung notwendig und verwendbar sind und auch angewendet werden. Erwünscht sind auch explizit Projekte zur Verbesserung des Produktdesigns für eine verbesserte Reparaturfähigkeit und Second-Life-Anwendungen als Beitrag zur Reduzierung der Abhängigkeiten von außereuropäischen Importen.

Hinweis: Als Li-Ionen-Batterien gelten Zelltechnologien, bei denen Lithium-Ionen reversibel in beiden Elektroden ein- und ausgelagert werden.

Erwartete Wirkung

Die geförderten Projekte müssen konkrete technologische Herausforderungen adressieren und praxistaugliche Lösungen aufzeigen, die zur Erreichung der Ausschreibungsziele beitragen. Der zu erwartende Wirkungsbeitrag ist im Antrag nachvollziehbar darzustellen und zu quantifizieren, z. B. durch:

- Reduktion von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen
- Erhöhung der Energieeffizienz
- Kostensenkung entlang der Batteriewertschöpfungskette
- Stärkung regionaler und internationaler F&E-Kooperationen

- Integration in transnationale Wertschöpfungsketten
- Know-how-Aufbau und Schutz geistigen Eigentums (z. B. durch Patentanmeldungen)

Ausgeschriebene Instrumente (vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.2 Wasserstoff-PEM Brennstoffzellensysteme

Spezifische Herausforderung

Die ambitionierten Klimaziele der Europäischen Union und Österreichs zur Reduktion von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen erfordern eine zügige Elektrifizierung des Verkehrssektors. Neben batterieelektrischen Antriebskonzepten sind Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge ein wichtiger Bestandteil dieser Transformation, da sie im Vergleich zu Verbrennungskraftmaschinen lokal überwiegend emissionsfrei betrieben werden können und gegenüber batterieelektrischen Fahrzeugen deutliche Vorteile hinsichtlich Reichweite und Betankungsdauer besitzen.

Der vorliegende Ausschreibungsschwerpunkt fokussiert auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Weiterentwicklung von Wasserstoff-PEM Brennstoffzellen als weitere Schlüsseltechnologie für oberflächengebundene Fahrzeuge. Die Abhängigkeit von importierten Rohstoffen und Komponenten für Brennstoffzellenfahrzeuge stellt eine strategische Herausforderung für die Wasserstoffmobilität dar und kann hier ebenso im Fokus stehen.

Inhaltliche Abgrenzung

Gefördert werden Projekte, die zur Optimierung von Wasserstoffbrennstoffzellen und der dazu notwendigen Tanksysteme in oberflächengebundenen Fahrzeugen beitragen.

Zulässige Fahrzeugtypen und Anwendungen beschränken sich auf solche, bei welchen ein batterieelektrischer Betrieb eine überproportionale Herausforderung darstellt. Diese sind im [österreichischen Mobilitätsmasterplan](#) und in der österreichischen [Wasserstoffstrategie](#) genannt.

Folgende thematische Schwerpunkte sind adressierbar:

- **PEM-Brennstoffzelle:** Entwicklung von Bipolarplatten, Gasdiffusionslagen, Elektroden, Membranen bis hin zu ganzen PEM-Brennstoffzellen für die Elektromobilität im Sinne der oben genannten Rahmenbedingungen und Ziele. Inkludiert sind auch Simulations- und Analysemethoden sowie Analysegeräte, sofern im Antrag nachvollziehbar dargelegt wird, dass diese spezifisch für die PEM-Brennstoffzellenforschung hilfreich und verwendbar sind und auch angewendet werden. Erwünscht sind auch explizit Projekte zur Reduzierung von außereuropäischen Importen.
- **On-board Speichersysteme für Wasserstoff (Tanks):** Innovative Druck-, Adsorptions- und Kryotanks für die mobile Wasserstoffspeicherung. Inkludiert ist die Materialentwicklung für solche Tanks bis hin zum kompletten Tanksystem.

Anmerkung für beide Subthemen: Zulässige Fahrzeugtypen und Anwendungen beschränken sich auf solche, bei welchen ein batterieelektrischer Betrieb eine überproportionale Herausforderung darstellt. Diese sind im österreichischen Mobilitätsmasterplan und in der österreichischen Wasserstoffstrategie genannt.

Erwartete Wirkung

Die geförderten Projekte müssen konkrete technologische Herausforderungen adressieren und praxistaugliche Lösungen aufzeigen, die zur Erreichung der Ausschreibungsziele beitragen. Der zu erwartende Wirkungsbeitrag ist im Antrag nachvollziehbar darzustellen und zu quantifizieren, z. B. durch:

- Reduktion von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen
- Erhöhung der Energieeffizienz
- Stärkung regionaler und internationaler F&E-Kooperationen
- Integration in transnationale Wertschöpfungsketten
- Know-how-Aufbau und Schutz geistigen Eigentums (z. B. durch Patentanmeldungen)

Ausgeschriebene Instrumente (vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.3 Automatisierte Busse im ÖPNV

Spezifische Herausforderung

Die Entwicklung automatisierter Fahrzeuge ist in den letzten Jahren stark vorangeschritten, erste Proof-of-Concepts belegen das Potenzial dieser Technologie. Gleichzeitig werden damit verbundene Herausforderungen aufgezeigt, die mit der Implementierung in das bestehende Mobilitätssystem einhergehen. Dem automatisierten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden große Chancen eingeräumt, wie auch im [Positionspapier zur Automatisierten Mobilität](#) beschrieben. Langfristig bietet die automatisierte Mobilität die Möglichkeit, den ÖPNV neu zu denken und sowohl die Flexibilität als auch die Erweiterungen des bestehenden Angebotes zu ermöglichen. Pilotprojekte auf diesem Gebiet – sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene – haben bereits mit der Erprobung der Machbarkeit und Umsetzung begonnen. Trotz des technologischen Fortschritts der letzten Jahre fehlt es an (technologischen) Lösungen mit einer Langzeittragfähigkeit, die auch für das österreichische Mobilitätssystem und dessen Strukturen und Rahmenbedingungen geeignet sind. Das geplante Leitprojekt soll ein Beitrag zu diesen Fragestellungen, die auch international diskutiert werden, leisten.

Inhaltliche Abgrenzung

Die Überleitung vom Test- in den Regelbetrieb sowie von Einzellösungen zur Skalierbarkeit erfordert eine ganzheitliche und systematische Betrachtung des gesamten Prozesses zur Schaffung von effektiven Betriebsumgebungen für bestmögliche Integration in das österreichische Mobilitätssystem sowie im Zusammenspiel mit klassischen, bestehenden ÖPNV Angeboten. Dies betrifft die technische Ausgestaltung von Fahrzeugen und Infrastrukturen gleichermaßen wie die

Organisation des Betriebs, dafür erforderliche Strukturen und Schnittstellen zwischen Betreibern und Fahrgästen (inkl. deren Mobilitätsbedürfnisse) sowie Überlegungen zu unterschiedlichen Bedienformen (z. B. Hub-to-Hub) und damit verbundene Rahmenbedingungen. Automatisierte Busse sollen einen Beitrag zur Erweiterung sowie zur Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebots leisten. Hierbei soll es sich um ein Angebot in Bereichen handeln, in denen der bestehende ÖPNV Lücken aufweist und eine spätere Skalierung des im Leitprojekt pilotierten Angebotes sinnvoll und möglich ist.

Neben den technologischen Komponenten sind auch infrastrukturelle Komponenten zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf Kooperation und Vernetzung mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie mit der bestehenden Infrastruktur. Dies schließt die Integration in Leitstellen ein, mitsamt den daraus resultierenden technischen, systemischen und betrieblichen Anforderungen an Fernüberwachung und Remote Management. Es soll das gesamte Spektrum einer Teleoperation - beispielsweise ein Eingriff in die Fahraufgabe, technische Zustandsüberwachung, das Flottenmanagement (z. B. im Hinblick auf Fahrpläne und Anschlusssicherung) sowie die Kommunikation mit den Fahrgästen abgebildet werden.

Ein weiterer Fokus liegt auf den Erfordernissen und Rahmenbedingungen an Ladeinfrastruktur, Lade- und Betankungsmanagement, technische Überprüfung und Instandhaltung der Fahrzeuge (auch unter Berücksichtigung bereits vorhandener Strukturen), die für die ganzheitliche Systembetrachtung und Integration erforderlich sind. Ebenso sind Anforderungen hinsichtlich der Interaktion mit und der Akzeptanz von Fahrgästen im Rahmen des Leitprojektes zu untersuchen. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit soll durch Überlegungen zu Geschäfts- und Betreibermodellen untersucht werden, die Betrieb und weitere Skalierung nach dem Leitprojekt ermöglichen. Im Leitprojekt ist darzustellen, wie für eine weitere Skalierung der automatisierten Mobilität in Österreich Kooperationen, nachhaltige Investitionsentscheidungen sowie zukünftige Wettbewerbschancen für die österreichische Industrie aussehen können.

Zur Sicherstellung der ganzheitlichen Betrachtung sowie des Betriebs über das Leitprojekt hinaus müssen die dafür erforderlichen Kompetenzen innerhalb des Konsortiums abgebildet sein (u. a. Fahrzeug, Infrastruktur, Leitstelle, ÖV-Betreiber etc.). Durch aktuelle Herausforderungen mit der Verfügbarkeit und Beschaffung automatisierter Busse wird insbesondere die Zusammenarbeit mit Herstellern automatisierter Busse im Projekt empfohlen. Die verwendeten Busse können von unterschiedlichen Herstellern stammen, eine (Neu-) Entwicklung bzw. Anschaffung der Fahrzeuge ist nicht Gegenstand der Förderung.

Für die erfolgreiche Durchführung des Projektes muss die Verfügbarkeit der Busse nach spätestens der Hälfte der Projektlaufzeit sichergestellt sein, sowie eine konkrete und nachvollziehbare Planung für einen aussagekräftigen Flottenbetrieb mit mindestens zwei automatisierten Bussen vorliegen. Bei den Bussen muss es sich um Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen handeln (Fahrzeugkategorie M2/M3). Zur Antriebsart der Fahrzeuge gibt es keine Vorgaben. Im

Sinne des Leitprojektes müssen die Fahrzeuge zum überwiegenden Teil im automatisierten Fahrbetrieb eingesetzt werden. Sämtliche Fahraufgaben (Längs- und Querführungen) sind in diesem Zusammenhang auf das System zu übertragen und das System muss in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen. Im Antrag ist nachvollziehbar darzustellen, wie die Busse in das Projekt eingebracht werden sollen.

Bei der Auswahl und Inbetriebnahme automatisierter Busse müssen der aktuell gültige Rechtsrahmen für automatisiertes Fahren (AutomatFahrV) und die darin enthaltenen Bestimmungen berücksichtigt werden. Das Inverkehrbringen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erfordert eine Bescheinigung durch das Bundesministerium. Zu diesem Zweck ist die Kontaktaufnahme mit der [Kontaktstelle für automatisierte Mobilität](#) erforderlich. Der Betrieb eines gänzlich fahrerlosen Busses ist aktuell gemäß dieser Verordnung nicht erlaubt. Sollte der Rechtsrahmen sich in der Laufzeit des Projektes ändern oder weiterentwickeln, ist dies im Leitprojekt zu berücksichtigen und dafür Ressourcen einzuplanen.

Eine Integration in die geplanten Demonstrations- und Harmonisierungsvorhaben auf europäischer Ebene, bspw. der [CCAM Partnerschaft](#), ist erstrebenswert, ebenso ist eine Anwendung der [European Common Evaluation Methodology](#) for CCAM empfohlen. Für C-ITS Funktionalitäten sind die aktuellen, vollständig harmonisierten [C-ROADS Spezifikationen](#) anzuwenden oder ein Abweichen explizit zu begründen.

Bereits vorliegende Projektergebnisse adäquater nationaler und europäischer Projekte sind zu berücksichtigen.

Erwartete Wirkung

Automatisierte Busse sollen in den bestehenden ÖPNV-Betrieb integriert werden, dafür sollen im geplanten Leitprojekt Lösungen und Antworten erarbeitet werden. Zudem sollen neue Mobilitätsangebote durch automatisierte Busse entwickelt und mögliche Geschäfts- und Betreibermodelle für ÖPNV in der Zukunft untersucht werden. Das Leitprojekt soll aufzeigen, welche innovativen Lösungen durch den Einsatz von automatisierten Fahrzeugen möglich sind, wie diese den ÖPNV der Zukunft gestalten können und welche Anforderungen damit einhergehen. Dabei soll die gesamte Prozesskette analysiert und pilotiert werden.

Der Wissenstransfer und das Systemlernen stehen dabei im Mittelpunkt, um sicherzustellen, dass die Erkenntnisse auf verschiedene Regionen und Situationen übertragbar sind. Ein entsprechender Wissensaustausch über passende Formate, wie zum Beispiel die [Strategische Allianz für Automatisierte Mobilität](#), soll sichergestellt sein. Zur Realisierung der Skalierbarkeit und der Integration in das bestehende Mobilitätssystem in Österreich gilt es auch, den Mischverkehr zwischen automatisierten Bussen und sämtlichen anderen Verkehrsteilnehmenden zu adressieren. In diesem Zusammenhang sollen unterschiedliche Anforderungen zwischen Haupt- und Nebenstrecken, unterschiedliche Bedienformen und die Sicherstellung von Anschlussverbindungen und Umsteigeorganisationen berücksichtigt werden, um den Grundstein für integrierte Mobilitätskonzepte und eine nahtlose Integration in den bestehenden ÖPNV zu legen.

Das Leitprojekt stellt einen Entwicklungsschritt im österreichischen Mobilitätssystem dar. Wesentliche Erkenntnisse, die für das BMIMI in der Gestaltung des Mobilitätssystems, seiner Rahmenbedingungen und in der Wahrnehmung von behördlichen Aufgaben von Relevanz sind, sollen seitens des Konsortiums auf geeignetem Wege und in passendem Format übermittelt werden, ohne dabei schützenswerte Interessen der Projektbeteiligten zu gefährden. Das BMIMI wird Begleitmaßnahmen, voraussichtlich in Form einer Begleitforschung, für das Leitprojekt starten, eine Zusammenarbeit mit der Begleitforschung und dem BMIMI, insbesondere für eine etwaige Anpassung des Rechtsrahmens, wird vorausgesetzt und entsprechende Ressourcen sind einzuplanen. Die Einrichtung eines geeigneten Projektbeirates wird empfohlen.

Weitere Unterlagen, die bei der Antragstellung berücksichtigt werden sollen, sind:

- [Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr – Ein Handbuch mit Vorschlägen für die Umsetzung in der kommunalen Praxis – Bundesministerium für Digitales und Verkehr \(Deutschland 2024\)](#)
- [Abschlussbericht der Arbeitsgruppe „Forschungsbedarf Teleoperation“ – Fachveröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen, November 2023](#)

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Leitprojekt (max. 48 Monate, min. 2 Mio. €, max. 3,5 Mio. € Förderung)

3.2 Ausschreibungsschwerpunkt für F&E-Dienstleistungen

3.2.1 Auswirkung der Schutzausrüstung bei E-Scooter / Fahrrad auf die Unfallfolgen

Spezifische Herausforderung

E-Scooter¹ wurden 2023 erstmals als eigenständige Kategorie in der Straßenverkehrsunfallstatistik ausgewiesen, da aufgrund wachsender Beliebtheit auch die Unfallzahlen in diesem Bereich gestiegen sind. Bisherige wissenschaftliche Analysen weisen auf Unterschiede in den Verletzungsmustern gegenüber Fahrradunfällen und einen höheren Anteil an Verletzungen mit starken Auswirkungen auf den Kopfbereich hin. Es mangelt aber an Detailwissen über relevante Verletzungsmechanismen und die konkrete Schutzwirkung von Helmen (bzw. ähnlichen Schutzsystemen wie möglicherweise Nackenairbag, etc.). Eine Ableitung aus der Straßenverkehrsunfallstatistik ist zumindest für E-Scooter-Fahrende, nicht zuletzt aufgrund der geringen Helmtragequote, vermutlich schwer möglich. Ob Tiefenanalysen, Spitalsstatistiken und dgl. mehr Aufschluss geben, wurde bis jetzt nicht ausführlich überprüft.

¹ E-Scooter im Sinne des § 88b StVO

Um belastbare wissenschaftliche Grundlagen für etwaige Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Schutzausrüstung zu gewinnen, braucht es daher realistische Erhebungs- und Testmethoden (wie z. B. Tiefenanalysen und Simulationen) - nach dem aktuellen Stand der Technik - mit welchen die erforderlichen Erkenntnisse generiert werden können.

Inhaltliche Abgrenzung

Ausgehend von einer Quantifizierung des Risikos schwerer Kopf- und Nacken- sowie Hirnverletzungen (auch im Vergleich Fahrrad² / E-Scooter) geht es konkret um zwei wesentliche Aspekte: den Einfluss konventioneller Sturzhelme (bzw. vergleichbarer Systeme) sowohl auf Verletzungsmuster, als auch auf Verletzungsschwere, sowie die Identifikation zentraler Merkmale bzw. Parameter, welche ein konventioneller Schutzhelm für Rad- und E-Scooterfahrende erfüllen muss, um das höchstmögliche Maß an Schutzwirkung zu erreichen. Allfällige geschlechtsspezifische Unterschiede sind in beiden Themenfeldern zu betrachten.

Einen wesentlichen Ausgangspunkt der Untersuchung stellt eine internationale Recherche betreffend bereits verfügbarer, belastbarer wissenschaftlicher Erkenntnisse hinsichtlich der Quantifizierung des Risikos schwerer Kopf- und Hirnverletzungen (auch im Vergleich mit dem Fahrrad) dar. Hierbei scheint ein Blick in Länder mit bestehender Helmpflicht für Fahrrad / E-Scooter-Fahrende angezeigt.

Mit dieser F&E-Dienstleistung sollen folgende Ergebnisse generiert werden:

- 1 Vergleichende Analyse von Verletzungen mit und ohne Schutzhelm: Untersuchung von Verletzungsmustern und –schweregraden im Kopfbereich (Kopf-, Nacken- und Hirnverletzungen) mit und ohne Schutzhelm (oder vergleichbarer Systeme wie Nackenairbags o. ä.). Die Analyse soll auf aussagekräftigen internationalen Unfalldaten, realistischen Testmethoden und/oder geeigneten Simulationen basieren.
- 2 Merkmale und Parameter von Schutzhelmen:
 - a) Untersuchung des Einflusses unterschiedlicher Helmsysteme (z. B. gemäß EN 1078, NTA 8776) auf die (identifizierten) Verletzungsmuster und die Verletzungsschwere sowie
 - b) Identifikation zentraler Merkmale und Parameter von Schutzhelmen für die bestmögliche Schutzwirkung
- 3 Evaluierung der erwartbaren Auswirkungen (auf die Häufigkeit von Verletzungsmustern) in Bezug auf die österreichische Unfallstatistik, in Abhängigkeit von unterschiedlichen Helmtragequoten

In allen Aspekten wird die klare Herausarbeitung der Unterschiede zwischen E-Scooter und Fahrrad erwartet.

Geschlechterspezifische Unterschiede sind zu berücksichtigen und herauszuarbeiten.

² Fahrrad im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 22 StVO

Erwartete Wirkung

Ein Kick-off mit den zuständigen Personen des BMIMI sowie ein weiterer Workshop mit dem BMIMI ist als Teil der F&E-Dienstleistung einzuplanen.

Auf die Vorarbeiten in den folgenden Studien wird hingewiesen, und es ist darauf aufzubauen:

- „E-scooter Driving Postures and Velocities Retrieved from Volunteer Tests using Motion Capturing and Traffic Observations“ (TU Graz, Institut für Fahrzeugsicherheit)
- „SURF - Smart Urban Road Safety- Verkehrssicherheit neuer vulnerabler Verkehrsteilnehmer*innen“ (TU Graz, Institut für Fahrzeugsicherheit)
- „CLEVERER HELM Optimaler Schutz vor Kopfverletzungen durch verbesserte Testmethoden von Kinder-Fahrradhelmen“ (TU Graz, Institut für Fahrzeugsicherheit)
- „E-Scooter E-Bike- und Fahrradverletzungen im gleichen Zeitraum – eine prospektive Vergleichsstudie eines Level-1-Traumazentrums“ (Heinz-Lothar Meyer, Max Daniel Kauther, Christina Polan, Benedikt Abel, Carsten Vogel, Bastian Mester, Manuel Burggraf, Marcel Dudda)
- Bailly, N., Schäuble, A., Guesneau, M., Wei, W., & Petit, Y. (2025). Assessing bicycle helmet protection for head and neck in E-scooter falls. Traffic Injury Prevention, 1–8. <https://doi.org/10.1080/15389588.2025.2462685>

Ausgeschriebene Instrumente (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
- max. Projektdauer 12 Monate, max. Kosten 200.000 € exkl. USt.

Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E-Dienstleistungen

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
<p>Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen 	<ul style="list-style-type: none"> – Auszug aus dem Gewerberegister oder beglaubigte Abschrift des Berufsregisters oder des Handelsregisters des Herkunftslandes des:der Bietenden oder die dort vorgesehene Bescheinigung oder – falls im Herkunftsland keine Nachweismöglichkeit besteht – eine eidesstattliche Erklärung des Bewerbers, jeweils nicht älter als 12 Monate. – Bietende, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens oder in der Schweiz ansässig sind und die für die Ausübung einer Tätigkeit in Österreich eine behördliche Entscheidung betreffend ihre Berufsqualifikation einholen müssen, haben ein darauf gerichtetes Verfahren möglichst umgehend, jedenfalls aber vor Ablauf der Angebotsfrist einzuleiten. Gleiches gilt für Subunternehmende, an die der:die Bietende Leistungen vergeben will. Der:die Bietende hat den Nachweis seiner:ihrer Befugnis durch die Vorlage der entsprechenden Gewerbeberechtigung grundsätzlich in seinem:ihrer Angebot zu führen. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Befugnis von allfälligen Subunternehmern gesondert zu prüfen. – Aktueller Firmenbuchauszug (max. 6 Monate alt) – Der:die Bietende hat auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten drei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei Newcomer:innen (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen.
<p>Anfragen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Fragen zum Ausschreibungsinhalt oder zu formalen Aspekten (siehe Pkt. 2.2 des Leitfadens für F&E-Dienstleistungen) sind ausschließlich schriftlich per E-Mail an mobilitaet@ffg.at bis 03.09.2025 zu stellen. Die Antworten werden bis spätestens 12.09.2025 auf der Ausschreibungswebsite zur Verfügung gestellt.

4 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 Mitglieder des Konsortiums.
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Mitglied des Konsortiums. Die Summen je Arbeitspaket werden automatisch im online-Arbeitsplan angezeigt.

Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag

Sämtliche relevante Dokumente für die Ausschreibung finden Sie auf der [Webseite der Ausschreibung](#).

Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung

Förderungsinstrument	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Kooperative F&E-Projekte	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden Kooperative F&E-Projekte – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
Leitprojekte	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden Leitprojekte – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status

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.

Tabelle 6: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen

Finanzierungsinstrument	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
F&E-Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistungen – Bietendenerklärung – Mustervertrag

5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN

Die Geschäftsführung der FFG trifft die **Förderungs- bzw. Finanzierungsentscheidung** auf Basis der Förderungs- bzw. Finanzierungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

Die Ausschreibung basiert auf der Richtlinie für die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH zur Förderung von Forschung, Technologie, Entwicklung und Innovation zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen ([FFG-Challenge-Richtlinie 2024-2026](#)).

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden sie auf der [KMU-Seite der FFG](#).

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.

6 WEITERE INFORMATIONEN

In diesem Abschnitt finden Sie Informationen über weitere Förderungsmöglichkeiten und Services, die im Zusammenhang mit Förderungsansuchen bzw. geförderten Projekten für Sie hilfreich sein können.

6.1 Service FFG Projektdatenbank

Die FFG bietet als Service die Veröffentlichung von kurzen Informationen zu geförderten Projekten und eine Übersicht der Projektbeteiligten in einer öffentlich zugänglichen [FFG Projektdatenbank](#) an. Somit können Sie Ihr Projekt und Ihre Projektpartner besser für die interessierte Öffentlichkeit positionieren. Darüber hinaus kann die Datenbank zur Suche nach Kooperationspartnern genutzt werden.

Nach positiver Förderungsentscheidung werden die Antragstellenden im eCall System über die Möglichkeit der Veröffentlichung von kurzen definierten Informationen zu ihrem Projekt in der FFG Projektdatenbank informiert. Eine Veröffentlichung erfolgt ausschließlich nach aktiver Zustimmung im eCall System.

Nähere Informationen finden Sie auf der [FFG-Seite zur Projektdatenbank](#).

6.2 Service BMIMI Open4Innovation

Darüber hinaus bietet die Plattform [open4innovation](#) des BMIMI eine Wissensbasis für Unternehmen, Forschende etc. (community support, detailliertere Information, Erfolgsgeschichten usw.).

6.3 Open Access Publikationen

Die mit öffentlicher Förderung erzielten Forschungsergebnisse sind einer bestmöglichen Verwertung für Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft zuzuführen. In diesem Sinne ist bei Publikationen, die mit Unterstützung der durch die FFG vergebenen Förderung entstehen, Open Access soweit wie möglich anzustreben. Als Prinzip gilt „as open as possible, as closed as necessary“, wie es auch für die Europäischen Förderungen angeführt wird.

Publikationskosten zählen zu den förderbaren Projektkosten.

6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan

Mit der FTI-Strategie Mobilität hat sich das BMIMI das Ziel gesetzt, das Potenzial der Digitalisierung für ein klimaneutrales Mobilitätssystem heben zu wollen. Dazu wurde die Mission „Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben“ unter anderem mit der Zielsetzung, Daten des Mobilitätssystems nutzbar zu machen und in-Wert-zu-setzen, definiert. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist es daher, einen Überblick darüber zu haben, mit welchen Daten(kategorien) in F&E-Vorhaben gearbeitet wird, die zu oben genannten Zielsetzungen einen Beitrag leisten.

In FTI-Projekten werden in der Regel zahlreiche Daten erhoben bzw. genutzt, ohne dies systematisch zu erfassen. Die Erfahrung, die bei der Nutzung der Daten gewonnen wurde, geht dadurch verloren, und gesammelte Erkenntnisse im Hinblick auf einen erforderlichen Verbesserungsbedarf der Datenbasis bzw. einer nutzbringenden Analyse werden nicht weitergegeben. Anhand von Datenmanagementplänen (DMP) können diese Daten, respektive die Anwendung der Daten und die dabei gesammelten Erfahrungen/Erkenntnisse systematisch und strukturiert dokumentiert werden. Datenmanagementpläne bilden ein wichtiges Werkzeug, um die Transparenz im Mobilitätsdatenökosystem zu erhöhen, Doppelarbeiten zu vermeiden bzw. Synergien zu finden und einen Lernprozess zu Datenbasis und Datenmanagement (Erfahrungen, Bedarfe, Standards etc.) über alle Forschungsprojekte hinweg zu ermöglichen. Ein Datenmanagementplan verbessert somit nicht nur das Management eines Forschungsprojekts, sondern erhöht auch die Transparenz und die Wiederverwertbarkeit der geleisteten Forschungsarbeit.

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E-Projekte und Leitprojekte** verpflichtend.

6.4.1 Datenmanagementpläne

Ein Datenmanagementplan ist ein Managementtool, das dabei unterstützt, effizient und systematisch mit in den Projekten generierten Daten umzugehen und Datenschutz, Urheberrechte und Lizenzierungen zu bedenken. Ein Datenmanagementplan beschreibt,

- welche Daten im Projekt gesammelt, erarbeitet oder generiert werden,
- wie mit diesen Daten im Projekt umgegangen wird,
- welche Methoden und Standards dabei angewendet werden,
- wie die Daten langfristig gesichert und gepflegt werden, und
- ob es geplant ist, Datensätze Dritten zugänglich zu machen und ihnen die Nachnutzung der Daten zu ermöglichen (sogenannter „Open Access zu Forschungsdaten“).

6.4.2 Data Stewards

Data Stewards unterstützen beim Aufsetzen sowie der Umsetzung von Datenmanagementplänen und bilden eine Schnittstelle zwischen Datenbereiter:in, Fördergeberin und zukünftigen Datennutzer:innen. Sie beraten bei der Erstellung und Aktualisierung der Datenmanagementpläne. Die Rolle der Data Stewards wird von der AustriaTech wahrgenommen, die auch eine Evaluierung der Datenmanagementpläne durchführt. Die Kontaktaufnahme mit den Data Stewards ist unter folgender E-Mail-Adresse möglich: data.stewards@austriatech.at

6.4.3 Veröffentlichung von Daten

Darüber hinaus können die in den Datenmanagementplänen zur Veröffentlichung vorgesehenen Daten selbst auch veröffentlicht werden. Werden Daten veröffentlicht, sollen die Grundsätze „auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwertbar“ berücksichtigt werden. Für eine optimale Auffindbarkeit empfiehlt es sich, die Daten in etablierten und international anerkannten Repositorien zu speichern (siehe re3data, openDOAR oder dem Nationalen Zugangspunkt für Daten gemäß EU IVS-Richtlinie (www.mobiltaetsdaten.gv.at)).

6.5 Wirkungsmonitoring

Geförderten Projekten wird zu Beginn der Projektlaufzeit ein Template zur Verfügung gestellt, mit dem standardisiert erwartete Wirkungen erfasst werden müssen. Dieses Formular ist später im Rahmen der Endberichtslegung zu aktualisieren. Die daraus gewonnenen Informationen werden für das Wirkungsmonitoring des BMIMI verwendet.

6.6 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

Das **Förderservice** ist die zentrale Anlaufstelle für Ihre Anfragen zu den Förderungen und Beratungsangeboten der FFG. Kontaktieren Sie uns, wir beraten Sie gerne!

Kontakt: FFG-Förderservice, T: +43 (0) 57755-0, E: foerderservice@ffg.at

Web: <https://www.ffg.at/foerderservice>

Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG finden Sie [hier](#).

7 ANHANG: 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-behebbarer Mängel, wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen und formal abgelehnt.

Tabelle 7: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen

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: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Verpflichtendes Vorgespräch für Leitprojekte	Das verpflichtende Vorgespräch für Leitprojekte ist bis spätestens 22.08.2025 erfolgt.	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	<i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	<i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Uploads zu den Stammdaten im eCall (Upload als .pdf-Dokument)	Zum Beispiel: Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) bzw. Einnahmen-Ausgaben-Rechnungen der letzten 2 Geschäftsjahre liegen vor.	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Der/die Förderungswerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	<i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden und Ausschreibungsleitfaden)</i>	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

Tabelle 8: Formalprüfungcheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E-Dienstleistungen)

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Das Finanzierungsansuchen ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen