FFG
Forschung wirkt.

2. AUSSCHREIBUNG
EINREICHFRIST 15.02.2023
WIEN, NOVEMBER 2022

MOBILITÄT - HERBST 2022
STÄDTE UND DIGITALISIERUNG
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS 3

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE 4

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG 5

3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE 6

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen 7

3.1.1 Nutzung und Kombination verschiedener Informationskanäle für eine multimodale Verkehrs- und Mobilitätssteuerung 7

3.1.2 Kompetenzen und Tools als Beitrag zur Realisierung des nationalen Mobilitätsdatenraums 8

3.1.3 Bedarfsorientierte Lösungsbausteine für klimaneutrale Städte in Österreich 10

3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen 13

3.2.1 Auswirkungen und Potenziale des zunehmenden Einsatzes automatisierter Fahrzeugflotten für öffentlich zugängliche Mobilität 13

3.2.2 Bewältigung von Herausforderungen durch einen vermehrten Transport von Abfällen mit der Bahn 15

4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE 19

5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN 20

6 WEITERE INFORMATIONEN 21

6.1 Service FFG Projektdatenbank 21

6.2 Service BMK Open4Innovation 21

6.3 Open Access Publikationen 21

6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan 22

6.4.1 Datenmanagementpläne 22

6.4.2 Data Stewards 23

6.4.3 Veröffentlichung von Daten 23

6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG 23

7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG 24

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente 4
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt 4
Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte 6
Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E-Dienstleistungen 17
Tabelle 7: Ausschreibungsdokumente - Förderung 19
Tabelle 8: Formalprüfungscheckliste für Förderungsansuchen 24
Tabelle 9: Formalprüfungscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E-Dienstleistungen) 24

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die 2. Ausschreibung zum Thema Mobilität im Herbst 2022 stehen in den Missionsfeldern „Städte und Digitalisierung“ 6,9 Millionen EUR zur Verfügung.

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/ Finanzierungs-instrument	Kurz-beschreibung	maximale Förderung/ Finanzierung 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
Sondierung	Vorstudie für F&E-Projekt	max. 200.000	max. 80 %	max. 12	nein
F&E-Dienstleistung	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungs-inhaltes	max. 100.000 (exkl. USt.)	Finanzierung bis 100 %	max. 12	nein

Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
Budget gesamt	6,9 Millionen €
Einreichfrist	15.02.2023, 12:00 Uhr
Sprache	Deutsch oder Englisch
Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen	Dietrich Leihs, T 057755-5034; E dietrich.leihs@ffg.at Verena Eder, T 057755-5036; E verena.eder@ffg.at
Ansprechpersonen für Kostenfragen	Katharina Eder, T 057755-6087; E katharina.eder@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/mobilitaet-call2022sd
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

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

- **Städte**: Konkrete und praxisorientierte Lösungen zur klimaneutralen Mobilität in Städten mit dem höchsten Wirkungspotenzial identifizieren und rasch in die Umsetzung und Skalierung bringen
- **Digitalisierung**: Systematische Herangehensweise zu Mobilitätsdaten aufbauen und anhand konkreter Use Cases das Potenzial für die Mobilitätssteuerung aufzeigen

Diese Ziele tragen zur Vision der FTI-Strategie Mobilität 2040 bei, mit **Innovationen in und aus Österreich ein klimaneutrales Mobilitätsystem bis 2040** zu realisieren.

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

Vier Missionsfelder bilden den inhaltlichen Rahmen für die FTI-politischen Maßnahmen im Sinne des Leitprinzips „vermeiden - verlagern - verbessern“ des Mobilitätsmasterplans 2030. In der FTI-Agenda Mobilität 2026 wurden diese Missionsfelder für die nächsten fünf Jahre konkretisiert und mit Zielbildern versehen.

Die **2. Ausschreibung zum Thema Mobilität im Herbst 2022** widmet sich den beiden **Missionsfeldern**

- **„Städte: urbane Mobilität klimaneutral gestalten“** und
- **„Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben“**

Damit soll sie zur Verwirklichung folgender **Zielbilder** beitragen:
Durch Forschungs- und Innovationsbeiträge im **Missionsfeld Städte**

- Innovative Konzepte und Mechanismen für klimafitte Nutzungs- und Verhaltensmuster im urbanen Mobilitätskontext entwickeln
- Innovative Angebote für eine klimaneutrale urbane Mobilität schaffen
- Innovative Bausteine für eine zukunftssichere Umgestaltung des urbanen Mobilitätssystems schaffen

Durch Forschungs- und Innovationsbeiträge im **Missionsfeld Digitalisierung**

- Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsflächen und das Verkehrssystem sicher, zuverlässig und nachhaltig betreiben
- Daten des Mobilitätssystems nutzbar machen und in-Wert-setzen

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.

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen wird die gewünschte Leistung zu den Schwerpunkten in Kap. 3.2 spezifiziert.

Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrumente	indikatives Budget
3.1.1 Nutzung und Kombination verschiedener Informationskanäle für eine multimodale Verkehrs- und Mobilitätssteuerung	Kooperatives F&E-Projekt	ca. 2,4 Mio. €
3.1.2 Kompetenzen und Tools als Beitrag zur Realisierung des nationalen Mobilitätsdatenraums	Kooperatives F&E-Projekt	ca. 2,4 Mio. €
3.1.3 Bedarfsorientierte Lösungsbausteine für klimaneutrale Städte in Österreich	Kooperatives F&E-Projekt Sondierung	ca. 2,0 Mio. €
3.2.1 Auswirkungen und Potenziale des zunehmenden Einsatzes automatisierter Fahrzeugflotten für öffentlich zugängliche Mobilität	F&E-Dienstleistung	100.000 €
3.2.2 Bewältigung von Herausforderungen durch einen vermehrten Transport von Abfällen mit der Bahn	F&E-Dienstleistung	100.000 €

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

In dieser Ausschreibung ist die Erstellung von **Datenmanagementplänen** (siehe 6.4) für F&E-Kooperationsprojekte und F&E-Dienstleistungen **verpflichtend**. Sondierungsprojekte können dieser Anforderung optional nachkommen. Der erste Datenmanagementplan ist nach erfolgter Förderungszusage **vor Auszahlung der Startrate zu erstellen und vorzulegen**. Der Datenmanagementplan soll an geeigneter Stelle veröffentlicht werden, um auch Synergien zu ermöglichen. Mit den weiteren Berichtslegungen ist der Datenmanagementplan **laufend zu aktualisieren** und ggf. neu zu veröffentlichen. Beantragende Projekte sind verpflichtet, für die Erstellung eines Datenmanagementplans als Teil des Projektes entsprechende Ressourcen vorzusehen. Eine Vorlage wird auf der Webseite der Ausschreibung zum Download zur Verfügung gestellt.

3.1.1 Nutzung und Kombination verschiedener Informationskanäle für eine multimodale Verkehrs- und Mobilitätssteuerung

Spezifische Herausforderung

Klima- und umweltfreundliches Verkehrsmanagement und entsprechende digitale Informationen haben großes Potenzial, zu einer umweltgerechten Mobilität beizutragen. Während Navigationsgeräte im Motorisierten Individualverkehr schon seit Jahren nicht mehr wegzudenken sind, spielen diese im städtischen Kontext noch eine untergeordnete Rolle. Im Stadtgebiet sind neben dem MIV noch weitere Verkehrsmodi von Bedeutung, wie zum Beispiel der öffentliche Verkehr, der Radverkehr, Mikromobilität, geteilte Mobilität oder vor allem auch der Fußverkehr. Daher ist im Sinne einer verkehrsträgerübergreifenden Steuerung das Zusammenspiel unterschiedlicher Informationskanäle notwendig, um Nutzer:innen entsprechend zu informieren, zu lenken und zu einem möglichst klimagerechten Verhalten zu bewegen.

Inhaltliche Abgrenzung

Ziel dieses Ausschreibungsschwerpunktes ist die Entwicklung von Konzepten und Piloten zur verbesserten Nutzung und zur Entwicklung von Informationskanälen für ein nachfrage- und nutzer:innenorientiertes Verkehrsmanagement vor dem Hintergrund einer multimodalen Verkehrs- und Mobilitätssteuerung. Im Sinne der zukünftigen Umsetzung soll auch ein stufenweiser Umsetzungsplan erarbeitet werden. Eingereichte Projekte sollten folgende Aspekte berücksichtigen:

- Unterschiedliche Nutzer:innengruppen nach Zielgebieten (urban, hochrangig, rural)
- Potenzial und Wirkung unterschiedlicher Informationskanäle sowie deren (Neu-) Konzeptionierung
- Nutzer:innenfeedback an das Verkehrsmanagement-System
- Betriebs- und volkswirtschaftliche Betrachtung von Kosten und Nutzen
- Berücksichtigung rechtlicher Rahmenbedingungen

- Sinnvolle Anknüpfung an bereits durchgeführte bzw. laufende Vorhaben auf nationaler und europäischer Ebene

Erwartete Wirkung

Es soll erforscht werden, wie sich unterschiedliche Informationskanäle im digitalen (z.B. Web, Apps, ITS, C-ITS, Rundfunk, Social Media) und im analogen Bereich (Verkehrszeichen, Beschilderung) auf Nutzer:innen auswirken und wie sehr sie sich dadurch für Verkehrsmanagement-Zwecke eignen. Dabei sollen auch neuartige Informationskanäle erforscht und konzeptioniert werden. Wichtig ist hierbei – je nach Forschungsgegenstand - die Einbindung der relevanten Stakeholdergruppen (Betreiber/Verkehrsmanagement, Behörden, Navigationsanbieter, App-Entwickler, Verkehrsfunk, OEMs etc.). Die Projekte sollten rasch und agil umgesetzt werden können, sodass Herausforderungen sowie potentielle Risiken und Chancen frühzeitig erkannt werden. Dementsprechend sollte der Ablauf mit kurzen Pilotphasen getaktet sein, um die Ergebnisse nicht erst am Projektende zu sehen, sondern auch Zwischenergebnisse für die Arbeit im Bereich der digitalen Transformation nutzen zu können.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.2 Kompetenzen und Tools als Beitrag zur Realisierung des nationalen Mobilitätsdatenraums

Spezifische Herausforderung

Daten bilden einen Eckpfeiler des digitalen Wandels im Mobilitätsbereich. Mobilitätsdaten umfassen sowohl von Akteuren und Akteurinnen sowie Nutzer:innen des Mobilitätssystems generierte Daten, als auch die Daten anderer Sektoren, wie beispielsweise Wetter-, Gesundheits-, Wirtschafts- und Emissionsdaten. Ein strukturierter Zugriff auf die kontinuierlich wachsende Datenmenge und deren Nutzung ist ein Schlüssel zu weiteren möglichen Innovationen im Bereich der Digitalisierung.

Mobilitätsdaten sind teilweise bereits vorhanden, werden allerdings noch zu wenig genutzt, um innovative Lösungen beispielsweise in den Bereichen der touristischen Mobilität, multimodaler Wegeketten unter Einbindung aktiver, geteilter Mobilität und öffentlichem Personenverkehr sowie multimodaler Transportketten entsprechend zu adressieren. Zudem stellt sich auch die Frage, wie man an zusätzliche Mobilitätsdaten gelangt, indem z.B. Personen oder Unternehmen freiwillig ihre persönlichen Daten anonymisiert zur Verfügung stellen. Essentiell ist es, die Daten auf ein Niveau zu bringen, mit dem Betrieb, Planung und Steuerung von Infrastruktur verbessert werden können und somit ein Mehrwert generiert werden kann. Im Zentrum stehen der Kompetenzaufbau, der Vergleich von technischen sowie organisatorischen Lösungsansätzen, als auch die Weitergabe der Kompetenzen an Akteure und Akteurinnen, die darauf aufbauend Lösungen, Services und Systeme vorhalten und betreiben können.

Inhaltliche Abgrenzung

Ziel ist die Definition und Demonstration konkreter Use Cases des Dateneinsatzes für das Mobilitätsgeschehen. Es soll ein Grundstein für innovative Dienstleistungen, Produkte oder Geschäftsmodelle gelegt werden. Eingereichte Projekte könnten beispielsweise folgende Aspekte berücksichtigen:

- Kombination unterschiedlicher Arten von Daten (z.B. Mobilfunkdaten, Logistikdaten, Social Media, Daten großer Plattformen wie Google Maps) und deren Potenzial
- Nutzungsmöglichkeiten von Daten anderer Sektoren (z.B. Energie, Handel, Tourismus) für den Mobilitätsbereich
- Erschließung neuartiger Daten
- Anonymisierung von Echtzeitdaten, Berücksichtigung rechtlicher Rahmenbedingungen im Hinblick auf Datenschutz
- Sicherstellung eines definierten Datenqualitätslevels (u.a. um die Wiederverwendung von Daten zu ermöglichen)
- Zusammenführung von Daten unterschiedlicher Quellen und Qualität, Schnittstellenharmonisierung
- Diskriminierungsfreie Möglichkeiten für Datenzugang und –austausch
- Anknüpfung an vorhandene nationale und europäische Lösungsbausteine (z.B. GAIA-X)

Erwartete Wirkung

Für die Realisierung des nationalen Mobilitätsdatenraums (Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität) sollen entsprechende Kompetenzen und Tools aufgebaut werden. Gesucht werden Projekte, in denen Forschung und Wirtschaft gemeinsam innovative Lösungen im Kontext der Nutzung von Daten in der Mobilität zeigen, die wiederum österreichweit skalierbar sind. Je nach Innovationsgegenstand soll auch die öffentliche Hand in das Projekt eingebunden werden.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.3 Bedarfsorientierte Lösungsbausteine für klimaneutrale Städte in Österreich

„Fast Track zur klimaneutralen Mobilität in Quartieren und Stadtteilen 2030“

Spezifische Herausforderung

Die Klimakrise verlangt vor allem eines: schnelles und effektives Handeln um Treibhausgasemissionen radikal zu reduzieren. Bis zum Jahr 2030 müssen innovative Lösungen in der städtischen Mobilitätspraxis etabliert sein. Durch die Vorbereitungen im Rahmen von Fit4Urban Mission (https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/artikel/fit4urbanmission.php) und die nationale Mission „Klimaneutrale Stadt“ (https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/themen/klimaneutrale-stadt.php) werden in den nächsten Jahren dazu FTI-Initiativen gebündelt und synergetisch auf die Bedarfslagen und Herausforderungen der Städte ausgerichtet.

Die Herausforderung der Mobilitätswende unterscheidet sich dabei von anderen Sektoren: Weil Mobilität hochgradig individualisiert und von persönlichen Präferenzen bestimmt ist, sind Lösungen in vielen Problemfeldern kleinteilig und spezifisch. Gesucht werden daher Konzepte bzw. Lösungen für die Personen- und Gütermobilität, die an spezifischen Problemfeldern städtischer Mobilität ansetzen, konkrete, rasch mach- und wiederholbare Umsetzungen versprechen (Zeithorizont 2030) und somit eine breite Wirkung entfalten können.

Die Konzepte bzw. Lösungen sollen das Potenzial für zentrale FTI-Lösungsbausteine zur Mobilität im Rahmen der nationalen Mission „Klimaneutrale Stadt“ mitbringen und in den nächsten Jahren gemeinsam mit Pionierstädten entwickelt, umgesetzt und skaliert werden können.

Inhaltliche Abgrenzung

Die Vorhaben sollen dazu genutzt werden, um in bekannten Problemfeldern der städtischen Mobilität Teilbereiche offenzulegen und innovative Konzepte oder Lösungen zu erarbeiten, in denen Umsetzungen besonders machbar und wiederholbar sind.

Inhaltlicher Fokus der Vorhaben soll im Schnittbereich der Schlüsselkompetenzen, Fähigkeiten und Kapazitäten der Mobilitätsforschungscommunity und konkreter Bedarfslagen bzw. Möglichkeitsräume der Städte liegen, **damit in einem Zeithorizont bis 2030 konkrete Umsetzungen für klimaneutrale Mobilität in Quartieren und Stadtteilen in Österreich realisiert werden können (Fast-Track)**.

Relevante Themen für die gesuchten Lösungsbausteine bilden dazu im Rahmen der Zielsetzungen und Themen des Missionsfelds „Städte“ der FTI-Agenda Mobilität 2026:

- Transformative Mobilitäts- bzw. Transportkonzepte und sektorübergreifende Integration (z.B. Energie, Gebäude, Gesundheit)
- Multi- bzw. Intermodale Mobilitäts- und Transportlösungen (Planung, Umsetzung und Betrieb von Mobilitätsangeboten inkl. Infrastruktur)

- Lösungen, Rahmen- und Anreizsetzungen zur Erzielung eines klimafreundlichen und verkehrssparenden Mobilitätsverhaltens im urbanen Kontext (u.a. durch Einbindung und Befähigung von Bürger:innen)

Gesucht werden **5-10 Lösungsbausteine bzw. Lösungen** mit dem höchsten Wirkungspotenzial im Sinne einer klimaneutralen urbanen Mobilität, die neu sein können oder auf bestehende Lösungen aufbauen, und die in der Folge zu praxistauglichen Umsetzungen weiterentwickelt werden können und dazu auch die erforderlichen Rahmenbedingungen bzw. Maßnahmen für eine erfolgreiche Realisierung und Umsetzung mitbehandeln. Basierend auf die im Rahmen dieser Ausschreibung zur Förderung ausgewählten Lösungsbausteine werden in den nächsten Jahren flankierende und weiterführende Förderangebote ausgearbeitet bzw. angeboten.

Die Lösungen sollen nicht „generisch" für das Gesamtsystem entwickelt werden, sondern in spezifischen Teilbereichen mit Transferpotenzial, indem

- mindestens ein konkretes Problemfeld adressiert wird bzw.
- konkrete Nutzer:innengruppen angesprochen und
- konkrete räumliche Kontexte behandelt werden.

Im Antrag ist darauf einzugehen, inwieweit

- eine Lösung entwickelt und Kompetenz aufgebaut werden soll (in diesem Fall Beschreibung insbesondere der geplanten Problemfelder und Lösungsansätze, des jeweiligen räumlichen Kontexts, der Vorteile gegenüber anderen Ansätzen sowie von Erprobungen in Tests, Benennung der Schlüsselakteure und Nutzerinnengruppen)
- oder eine Lösung verbreitet und ausgeweitet werden soll (in diesem Fall insbesondere Beschreibung der lokalen Rahmenbedingungen sowie der gemachten Praxiserfahrungen)
- oder eine Lösung in die normale Praxis übergeleitet werden soll (in diesem Fall insbesondere Beschreibung für welche Personengruppe(n) sich welche Verbesserung ergibt, der Wirkung, des Investitionsvolumens und der Finanzierungsmöglichkeiten, der Rahmenbedingungen).

Zu Projektbeginn sind in Bezug auf diese Aspekte Indikatoren anhand einer standardisierten Wirkungsabschätzung festzulegen bzw. zu beschreiben. Ein entsprechendes Template wird zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der Berichtlegung sind diese Indikatoren zu aktualisieren, die für das Wirkungsmonitoring des BMK verwendet werden.

Erwartete Wirkung

Die Praxistauglichkeit der Ergebnisse ist die höchste Prämisse. Daher müssen relevante städtische Akteurinnen und Akteure von der Problemidentifikation bis zur Lösungsentwicklung bereits im Antrag nachweislich eingebunden sein. Die Einbindung ist ein Formalkriterium des Antrages.

Als Ergebnis sollen im Fall von Sondierungen Entwicklungs- bzw. Umsetzungskonzepte für Lösungsbausteine bzw. im Fall kooperativer F&E-Projekte Lösungsbausteine vorliegen, die

- nachvollziehbar zeigen, dass der gewählte Teilbereich beste Chancen für machbare und wiederholbare bzw. breite Umsetzungen bringt,
- alle dafür notwendigen Akteurinnen und Akteure benennen und Art sowie Umfang der Einbindung darstellen und
- die erwarteten Wirkungen schlüssig argumentieren.

Um eine nahtlose Anschlussfähigkeit an den Schwerpunkt „Klimaneutrale Stadt“ zu gewährleisten, wird angeregt, dass insbesondere teilnehmende Städte der Fit4UrbanMission (Klagenfurt, Graz, Wien, Linz, Villach, Salzburg, St. Pölten, Innsbruck, Dornbirn) substanziell in Vorhaben einbezogen werden. Eine Anschlussmöglichkeit bietet sich auch mit den Pionierstädten der „Partnerschaft für klimaneutrale Städte 2030“. Die Einbindung weiterer Städte unterschiedlicher Größe und Struktur ist erwünscht, ebenso wie eine Synergiefindung mit relevanten Aktivitäten wie Leitprojekten und Mobilitätslaboren.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt
- Sondierung

3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen

3.2.1 Auswirkungen und Potenziale des zunehmenden Einsatzes automatisierter Fahrzeugflotten für öffentlich zugängliche Mobilität

Spezifische Herausforderung

Automatisierung und Digitalisierung werden die Mobilität der Zukunft stark verändern. Der Flottenbetrieb von automatisierten Fahrzeugen nimmt dabei eine zentrale Rolle ein, wenn es um die erste und letzte Meile im städtischen und regionalen Verkehrsraum (z.B. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und im öffentlich zugänglichen Bedarfsverkehr (ÖZB) geht. Dies kann einen wesentlichen Betrag zur attraktiven Gestaltung des ÖV sowie zur Multimodalität liefern.

Gegenstand der zur Ausschreibung gelangenden F&E-Dienstleistung ist die Erforschung der Auswirkung des Einsatzes von automatisierten öffentlichen und gewerblichen Fahrzeug-Flotten bei Mobilitätsbetreibern, mit Fokus auf österreichische Städte und Regionen. Zentrales Element dabei ist die Betrachtung von Mischverkehrsszenarien, bzw. einem Mischbetrieb zwischen konventionellen und automatisierten Fahrzeugen, welcher die nächsten Jahrzehnte dominieren wird.

Erwartete Wirkung

Ziel der F&E-Dienstleistung ist es, einen umfassenden Überblick über die Auswirkungen der Einführung sowie des Betriebs automatisierter Fahrzeug-Flotten (mit unterschiedlichen Fahrzeug-Größen, wie z.B. Shuttles etc.) im Mischverkehr auf das ganzheitliche Mobilitätssystem zu erarbeiten. Die dabei erarbeiteten Ergebnisse dienen vorrangig als Unterstützung der Planungsgrundlage für die öffentliche Hand und sollen den interdisziplinären Handlungsbedarf für die sichere und nachhaltige Implementierung von automatisierten Fahrzeugflotten aufzeigen. Der Fokus ist dabei auf den städtischen und regionalen Betrieb zu legen. Hierfür sollen mindestens drei österreichische Beispiele (z.B. Städte, Regionen, etc.) mit unterschiedlichen ÖPNV Angeboten adressiert werden, um polymorphe Szenarien erstellen zu können.

Im Rahmen der F&E-Dienstleistung sollen folgende Fragestellung beantwortet werden:

- Welche Szenarien lassen sich für den Einsatz automatisierter Fahrzeug-Flotten im öffentlichen Raum definieren? Dabei sind mindestens 5 konkrete international agierender Flottenbetreiber/Akteure und ihre Organisationsmodelle (z.B. Cruise, Baidu, Waymo, Uber, Navya, Mobile Eye, Pony.ai, DB Ioki) zu analysieren und daraus Entwicklungs- und Skalierungsperspektiven abzuleiten.
- Welche Auswirkungen und Handlungsoptionen ergeben sich daraus abgeleitet für die öffentliche Hand und Mobilitätsbetreiber? Welche Rolle nimmt die öffentliche Hand auf nationaler und europäischer Ebene dabei ein?
- Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Wirkungen sowie Rebound-Effekten (Verkehrssicherheit, Nachhaltigkeit, Wertschöpfung, Beschäftigung, Akzeptanz)

ist anhand der gewählten Szenarien durch den Einsatz von automatisierten Fahrzeugflotten zu rechnen?
- Wie verändern diese Flotten den bestehenden Modal Split? (z.B. auch welche potenziellen Verlagerungseffekte und Wechselwirkungen können dabei auftreten[1])?
- Welche Governance für das Remote-monitoren und Überwachen von automatisierten Fahrzeugflotten wird seitens der Flottenbetreiber vorgesehen?
- Welche Anforderungen und Verantwortlichkeiten für die Fernüberwachung von gänzlich fahrerlosen Fahrzeugen stellen die Akteure und Akteurinnen?
- Welche Anforderungen leiten sich dafür für die nationalen Behörden ab, diese Fahrzeuge und Flottenlösungen auch für einen Betrieb zuzulassen?
- Welche Rahmenbedingungen gilt es zu beachten, zu schaffen oder zu ändern, um die sichere und nachhaltige Implementierung von automatisierten Fahrzeugflotten zu ermöglichen?

Besonderheiten

Zur Durchführung der F&E-Dienstleistung ist **Expertise** in den Bereichen **Automatisierung und Digitalisierung** (insbesondere automatisiertes und autonomes Fahren) sowie der **organisatorischen Rahmenbedingungen des ÖPNV** erforderlich. Ein Know-how-Transfer durch die Beteiligung von Akteuren und Akteurinnen aus den Bereichen Verkehrssicherheit, Mobilitätsrecht und Sozialwissenschaften wäre willkommen. Die Durchführung der F&E-Dienstleistung soll unter Einbindung relevanter Stakeholdergruppen und Akteure und Akteurinnen der Flottenbetreiber erfolgen, wobei bei Bedarf auf Kompetenzen bestehender und abgeschlossener Testumgebungen und Leitprojekte zurückzugreifen ist. Zur Betrachtung sind europäische und internationale Initiativen heranzuziehen.

Die Durchführung der F&E-Dienstleistung soll in enger Abstimmung mit dem BMK erfolgen. Darüber hinaus soll ein Expertinnen- und Expertengremium eingerichtet werden (s. Tabelle 4).

Das Vorhaben soll im ersten Quartal 2023 starten.

Bereits bestehende Forschungsprojekte sind zu berücksichtigen, z.B. SAFiP oder auch AM inklusive!
Ebenso kann der Davemos Knowledge Hub zur Bearbeitung der Fragestellung herangezogen werden: DAVeMoS KNOWLEDGE POOL

Ausgeschriebenes Instrument (Vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
  - max. Projektdauer: 12 Monate
  - max. Projektkosten: 100.000 € (excl. USt.)

[1] Mit Hinblick auf soziale Auswirkungen ist auf die Ergebnisse der Studie SoZa aufzubauen.

3.2.2 Bewältigung von Herausforderungen durch einen vermehrten Transport von Abfällen mit der Bahn

Spezifische Herausforderung

Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern für Treibhausgasemissionen. Der Bahnverkehr spielt eine zentrale Rolle, um unsere Klimaschutzziele erreichen zu können. Die AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket setzt für Abfalltransporte einen ersten wichtigen Schritt, um Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Bahn soll als klimafreundliches Transportmittel Güter, insbesondere Abfälle, verlässlich und sicher transportieren. Selbst bei Naturkatastrophen, Energiekrisen oder Pandemien müssen Liefervereinbarungen zuverlässig eingehalten, Stillstände in Abfallbehandlungsanlagen vermieden werden und die Entsorgungssicherheit gewährleistet sein.

Erwartete Wirkung

Aus diesem Grund stehen Eisenbahnunternehmen aktuell vor der Aufgabe, neue Konzepte zur Optimierung von Abfalltransporten mit der Bahn zu entwickeln und Rahmenbedingungen zu identifizieren, um das Transportvolumen von Abfällen auf der Schiene zu erhöhen. Zudem müssen die langfristigen Auswirkungen abgeschätzt und entsprechende Lösungen erarbeitet sowie Strategien entwickelt werden, um Abfalltransporte künftig verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Im Rahmen der F&E-Dienstleistung sollen innovative Lösungen hierzu identifiziert werden. Daher sollen folgende Fragestellungen behandelt werden:

- Welche Strecken und Verladestellen werden in Österreich am häufigsten für den Abfalltransport genutzt? Welche dieser Strecken und Verladestellen werden bereits für den Abfalltransport auf der Schiene genutzt und warum? Auf welchen Strecken und Verladestellen wird die Bahn als Transportmittel noch nicht genutzt und woran liegt das?[2]
- Welche konkreten Hindernisse und Herausforderungen lassen sich beim Verladen von Abfällen auf die Bahn sowie dem Transport von Abfällen mit der Bahn für Eisenbahnunternehmen sowie Unternehmen, die Abfalltransporte beauftragen, identifizieren?
- Welche organisatorischen Lösungen können identifiziert werden, um Hindernisse für Transporte von Abfall auf der Bahn abzubauen und zur Verlagerung von Abfalltransporten von der Straße auf die Schiene zu beizutragen?
  - Wie müssen Services rund um den Abfalltransport per Bahn gestaltet sein, um auf die Bedürfnisse der Nutzer:innen einzugehen? Welche schienenspezifischen Begrifflichkeiten und Anforderungen gibt in diesem Kontext (insbesondere im Unterschied zu Straßentransporten)?

[2] Das BMK wird bei Bedarf Daten zur Verfügung stellen, die zur Beantwortung dieser Fragestellungen beitragen können.

- Welche Informationskanäle können genutzt werden, um Unternehmen bei der Verlagerung von Abfalltransporten von der Straße auf die Schiene zu unterstützen?
  - Welche sonstigen Gruppen von Akteur:innen (z.B. Anrainer:innen) müssen berücksichtigt werden und wie kann sichergestellt werden, dass deren Interessen gewahrt werden?
  - Wie können Ressourcen zum Abfalltransport effizienter genutzt und Leerfahrten vermieden werden?
  - Wie kann ein konstanter Abfalltransport gewährleistet werden, wenn es zu Verzögerungen oder Ausfällen im Bahnverkehr kommt?
- Welche technologischen Lösungen können identifiziert werden, um Hindernisse für Transporte von Abfall auf der Bahn abzubauen und zur Verlagerung von Abfalltransporten von der Straße auf die Schiene beizutragen?
  - Welche Eigenschaften müssen Transportbehältnisse erfüllen, um für den Transport von Abfall auf der Bahn geeignet zu sein? Welche Lücken bzw. Defizite gibt es hier im Bereich der am Markt verfügbaren Transportbehältnisse?
  - Welche Mindestanforderungen hinsichtlich Ausstattung und Betrieb müssen Verladestellen erfüllen, um für die Verladung von Abfall geeignet zu sein?
- Welche nationalen und internationalen Best Practice Beispiele können zu den oben genannten Punkten jeweils angeführt werden? Welche Lösungsbausteine aus dem Bahnbereich aber auch aus anderen Bereichen gibt es bereits, die man für die Abfalltransporte auf der Bahn nutzen könnte?

Besonderheiten

Zur Durchführung der F&E-Dienstleistung ist **Expertise** in den Bereichen **Gütermobilität**, insbesondere im Bereich **System Bahn,** sowie **Abfallwirtschaft** erforderlich. Die Methode ist frei wählbar und muss im Antrag klar dargestellt werden. Die Durchführung der F&E-Dienstleistung soll unter breiter Einbindung relevanter Stakeholdergruppen erfolgen, wobei nach Möglichkeit auf virtuelle Tools zurückzugreifen ist.

Eine Abstimmung mit anderen nationalen Initiativen und Vorhaben, zu denen es thematische Bezüge gibt, ist vorzunehmen, um etwaige Synergiepotentiale erkennen und ausschöpfen zu können.

Die Durchführung der F&E-Dienstleistung soll in enger Abstimmung mit dem BMK erfolgen. Darüber hinaus soll ein Expertinnen- und Expertengremium eingerichtet werden (s. Tabelle 4)

Ausgeschriebenes Instrument (Vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
  - max. Projektdauer: 12 Monate
  - max. Projektkosten: 100.000 € (excl. USt.)

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

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
Formal- und Vertragsfragen	– Anfragen (siehe dazu im Detail Pkt. 3.2 F&E-Leitfaden) sind ausschließlich **schriftlich** per E-Mail an verena.eder@ffg.at in deutscher Sprache **bis 7.12.2022** zu stellen.
Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der technisch /wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen)	– Auszug aus dem Gewerberegister oder beglaubigte Abschrift des Berufsregisters oder des Firmenbuches (Handelsregister) 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:ihrem Angebot zu führen. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Befugnis von allfälligen Subunternehmern gesondert zu prüfen. – Aktueller Firmenbuchauszug (max. 6 Monate alt) – Bietende haben auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten drei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei Newcomern (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen.

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
Expertinnen- und Expertengremium	– Zur laufenden Verbesserung/Sicherung der Qualität der Forschungsergebnisse während der Projektarbeit ist ein Gremium bestehend aus 2-3 unabhängigen externen Expertinnen/Experten vorzusehen. Nach der Finanzierungszusage der FFG und vor Projektstart ist der FFG ein Besetzungsvorschlag zu unterbreiten. FFG/BMK behalten sich vor, einzelne oder alle Vorschläge abzulehnen, alternative Vorschläge einzufordern oder selbst Expertinnen/Experten zu nominieren. – Von jeder vorgeschlagenen Person ist eine Unvereinbarkeitserklärung einzuholen, in der deren Unabhängigkeit vom Projekt und von Mitgliedern des Projektteams erklärt wird, und auf Verlangen der FFG vorzulegen. Neben Aspekten der wirtschaftlichen Abhängigkeiten gelten auch Kooperationen mit den Projektpartnern aus dem Projektteam in den letzten drei Jahren vor Projektbeginn als unvereinbar. – Die Aufgaben des Gremiums umfassen die kritische Reflexion der Projektziele, des Arbeitsprogramms, der angestrebten oder erarbeiteten Projekt(zwischen)ergebnisse, die Feststellung von Abweichungen und ggf. die Identifikation notwendiger Korrekturmaßnahmen sowie das Einbringen externer fachlicher Expertise im Rahmen von mindestens drei offiziellen, gemeinsamen Projektpräsentationen bzw. Ergebnisbesprechungen (drei Halbtage). – Die Termine sind der FFG und dem BMK im Vorfeld mitzuteilen und ggf. abzustimmen. Über die Besprechungen sind Protokolle zu führen, die auf Anfrage an FFG und BMK zu übermitteln sind. Sollte sich eine Expertinnen-/Expertenempfehlung als nicht umsetzbar erweisen, so ist dies ausreichend zu begründen. – Die Kosten für die Mitglieder des Gremiums müssen alle Aufwendungen für die funktionsbedingten Erfordernisse abdecken. Insgesamt sollen die Kosten für das Gremium als Ganzes eine Größenordnung von 6.000 € bis 9.000 € nicht überschreiten.

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

Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag

Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung

Förderungsinstrument bzw. sonstige Information	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Kooperative F&E-Projekte	– Instrumentenleitfaden – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
Sondierung	– Instrumentenleitfaden – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
F&E-Dienstleistung	– Instrumentenleitfaden – Mustervertrag für F&E-Dienstleistungen
Allgemeine Regelungen zu Kosten	– Kostenleitfaden (Kostenanerkennung in FFG-Projekten)

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.

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-Missionen-Richtlinie).

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 BMK Open4Innovation

Darüber hinaus bietet die Plattform **open4innovation** des BMK 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 BMK 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 DMP verbessert somit nicht nur das Management eines Forschungsprojekts, sondern erhöht auch die Transparenz und die Wiederverwertbarkeit der geleisteten Forschungsarbeit.

6.4.1 Datenmanagementpläne

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

6.4.2 Data Stewards

Data Stewards unterstützen beim Aufsetzen sowie der Umsetzung von Datenmanagement-Plänen und bilden eine Schnittstelle zwischen Datenbereitsteller:in, Fördergeberin und zukünftigen Datennutzer:innen. Sie beraten Projektpartner:innen bei der Erstellung und Aktualisierung der Datenmanagementpläne und monitoren die Einhaltung der Pläne. Die Rolle der Data Stewards wird von AustriaTech wahrgenommen. Eine Evaluierung der DMPs wird jeweils im Anschluss an die Berichtslegung von AustriaTech durchgeführt. 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.mobilitaetsdaten.gv.at)).

6.5 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-behebbare Mängel, wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

Tabelle 6: Formalprüfungscheckliste 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 oder Englisch	*Nein*	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor. [behebbar]	Zum Beispiel: Interessensbekundungen, Absichtserklärungen *(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)*	*Ja*	Korrektur per eCall nach Einreichung
Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	*(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)*	*Nein*	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	*(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)*	*Nein*	Ablehnung aus formalen Gründen

Tabelle 7: Formalprüfungscheckliste 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 oder Englisch	*Nein*	Ablehnung aus formalen Gründen