



FFG
Forschung wirkt.

3. AUSSCHREIBUNG
EINREICHFRIST 20.09.2023
WIEN, MAI 2023

**MOBILITÄT (2023) -
URBANE MOBILITÄT UND
FAHRZEUGTECHNOLOGIEN
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	4
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	5
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	6
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	7
3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen	8
3.1.1 Nicht-Abgas-Fahrzeugemissionen.....	8
3.1.2 Elektrifizierte urbane Mobilität	9
3.1.3 Ladeinfrastruktur im urbanen Umfeld	11
3.1.4 Systemintegration und Mainstreaming geteilter (sub-)urbaner Mobilität.....	13
3.1.5 Innovationen für klimafreundliche urbane Freizeit- und Tourismusbilität	15
3.1.6 Unkonventionelle technologische Mobilitätslösungen und – Systeme im urbanen Kontext	16
3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen	17
3.2.1 Strategien und Lösungsansätze für Rebound-Management virtuelle Mobilität – Freizeitmobilität und andere relevante Handlungsfelder.....	17
3.2.2 Lösungsansätze zur prognostischen Bewertung und Priorisierung von Mobilitätsmaßnahmen in klimaneutralen Städten	18
3.2.3 Standardisierte Planungswerkzeuge und Erfolgsfaktoren für wirksames Sharing im Mobilitätsbereich in Österreich	20
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	24
5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN	25
6 WEITERE INFORMATIONEN	26
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	26
6.2 Service BMK Open4Innovation	26
6.3 Open Access Publikationen	26
6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan	27
6.4.1 Datenmanagementpläne.....	27
6.4.2 Data Stewards.....	28
6.4.3 Veröffentlichung von Daten	28
6.5 Wirkungsmonitoring	28
6.6 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	28

7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG 29

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente.....	5
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....	5
Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte.....	7
Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E- Dienstleistungen.....	21
Tabelle 7: Ausschreibungsdokumente - Förderung	24
Tabelle 8: Formalprüfungsscheckliste für Förderungsansuchen.....	29
Tabelle 9: Formalprüfungsscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	29

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die 3. Ausschreibung zum Thema Mobilität im Frühjahr 2023 stehen 6,6 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	6,6 Millionen €
Einreichfrist	20.09.2023, 12:00 Uhr
Sprache	Deutsch oder Englisch
Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen	Dietrich Leihs, T 057755-5034; E dietrich.leihs@ffg.at Johannes Fritzer, T 057755-5032; E johannes.fritzer@ffg.at
Ansprechpersonen für Kostenfragen	Katharina Eder, T 057755-6087; E katharina.eder@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/mobilitaet-call2023st
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

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

- Umweltverträgliche Technologien für das urbane Umfeld entwickeln und optimieren
- Entwicklung und Optimierung von Technologien um non-exhaust emissions (Nicht-Abgas-Emissionen) zu reduzieren
- Lösungsbausteine zu Mobilitätsverhaltensveränderungen und Mobilitätsangeboten im Bereich der geteilten Mobilität sowie der Freizeit- und Tourismusmobilität entwickeln
- Strategien zur Ausschöpfung der Verkehrsvermeidungspotenziale durch virtuelle Mobilität und neue rasch wirksame bzw. harmonisierte Planungswerkzeuge für die Mobilitätswende entwickeln
- Machbarkeit unkonventioneller Mobilitätslösungen und -systeme „der nächsten Generation“ untersuchen

Diese Ziele tragen zur Vision der [FTI-Strategie Mobilität 2040](#) bei, mit **Innovationen in und aus Österreich ein klimaneutrales Mobilitätssystem bis 2040** zu realisieren.

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.

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 konkretisiert und mit Zielbildern versehen.

Die **Ausschreibung zum Thema Mobilität im Frühjahr 2023** widmet sich den beiden **Missionsfeldern und ihren Zielbildern**

- **Städte: urbane Mobilität klimaneutral gestalten (MF1)**
 - Innovative Konzepte und Mechanismen für klimafitte Nutzungs- und Verhaltensmuster im urbanen Mobilitätskontext entwickeln
 - Innovative Angebote für eine klimaneutrale urbane Mobilität und innovative Bausteine für eine zukunftssichere Umgestaltung des urbanen Mobilitätssystems schaffen
- **Technologie: umweltverträgliche Verkehrstechnologien entwickeln (MF4)**
 - Technologische Systemlösungen, klimaneutrale Antriebssysteme sowie umweltverträgliche Komponenten entwickeln
 - Erneuerbare und klimaneutrale Energieversorgung, Energieträger und Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssystem etablieren

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 Nicht-Abgas-Fahrzeugemissionen	Kooperatives F&E-Projekt Sondierung	ca. 4,7 Mio. €
3.1.2 Elektrifizierte urbane Mobilität	Kooperatives F&E-Projekt	
3.1.3 Ladeinfrastruktur im urbanen Umfeld	Kooperatives F&E-Projekt	
3.1.4 Systemintegration und Mainstreaming geteilter (sub-) urbaner Mobilität	Kooperatives F&E-Projekt	ca. 1,6 Mio. €
3.1.5 Innovationen für klimafreundliche urbane Freizeit- und Tourismusmobilität	Kooperatives F&E-Projekt Sondierung	
3.1.6 Unkonventionellen technologischen Mobilitätslösungen und -systeme im urbanen Kontext	Sondierung	
3.2.1 Strategien und Lösungsansätze für Rebound-Management virtuelle Mobilität – Freizeitmobilität und andere relevante Handlungsfelder	F&E-Dienstleistung	100.000 €
3.2.2 Lösungsansätze zur prognostischen Bewertung und Priorisierung von Mobilitätsmaßnahmen in klimaneutralen Städten	F&E-Dienstleistung	100.000 €
3.2.3 Standardisierte Planungswerkzeuge und Erfolgsfaktoren für wirksames Sharing im Mobilitätsbereich in Österreich	F&E-Dienstleistung	100.000 €

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E Projekte** sowie die **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 Nicht-Abgas-Fahrzeugemissionen

Spezifische Herausforderung

Verbrennungsabgase werden vor allem aufgrund der stets strenger werdenden Abgasgesetzgebungen durch gezielte Eingriffe in das Motormanagement sowie intensive Abgasnachbehandlung zusehends sauberer und stellen in der an Bedeutung gewinnenden Elektromobilität zumindest Tank-to-Wheel-seitig kein Thema mehr dar. Diese Emissionen von Verbrennungsmotoren sind seit Jahren ein relevantes Thema, für das es mit der Abgasnorm Euro 6 seit 2017/2018 EU-weit strenge Richtlinien gibt. Die Norm berücksichtigt auch Partikelemissionsgrenzwerte von Motoren bzw. Fahrzeugen, welche sowohl diesel- als auch ottomotorische Brennverfahren inkludiert und mit aktuell verfügbaren Abgasnachbehandlungsmethoden als keine relevanten Emittenten mehr für derartige Verunreinigungen eingestuft werden. Trotzdem stellt die Partikelimmission einen maßgeblichen gesundheitsgefährdenden Faktor dar. Als einer der Verkehrsbedingten Hauptverursacher für Feinstaubpartikel ist der Abrieb von Bremscheiben und Bremsbelägen zu nennen. Weiters stellen die durch den Abrieb von Reifen entstehenden größeren Partikel zwar zumeist keine unmittelbare lungengängige Belastung dar, zeichnen aber hauptverantwortlich für die Kontamination von Gewässern und Böden mit Mikroplastik. Für diese Partikelemissionen werden in der kommenden Abgasnorm Euro 7 Grenzwerte festgesetzt welche auch Elektrofahrzeuge inkludieren.

Diesen sogenannten Nicht-Abgas-Emissionen soll durch die Erforschung neuer Materialien und neuer Designlösungen in Zusammenhang mit Brems- und Reifensystemen von Straßen- und Schienenfahrzeugen entgegengewirkt werden.

Um die direkte fahrzeugbedingte Partikelbelastung zu quantifizieren ist die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Partikel-Messsystemen im Fahrbetrieb vor allem zur Erfüllung der geplanten EURO 7 Vorgaben zu non-exhaust particle emissions essenziell.

Inhaltliche Abgrenzung

Gefördert werden in dieser Ausschreibung Projekte welche sich mit Reduzierungsmaßnahmen von nicht-abgasbedingten Partikelemissionen im Verkehr beschäftigen. Die Inhalte können beispielsweise in der Erforschung neuartiger Materialien bzw. Werkstoffen oder diversen Designentwicklungen zur Vermeidung der Emission von Partikeln bestehen.

Gefördert werden auch Projekte welche sich einerseits mit der Entwicklung von Reifenpartikel- und Bremspartikelmessetechnik, d. h. von Sensoren und Partikelmessgeräten zur Anzahl- (particle number PN) und Größen- (particulate matter, PM10, PM2.5) Charakterisierung von Reifen- und Bremspartikelemissionen (sowohl direkt als auch indirekt) beschäftigen und zusätzlich auch eine Unterscheidung von Partikeln alternativen Ursprungs erlauben.

Andererseits werden auch Projekte gefördert, welche sich mit einer repräsentativen und reproduzierbaren Prüfmethodik zur Ermittlung von Reifenabrieb am Reifenprüfstand und deren Übertragbarkeit auf Messungen im Realfahrbetrieb (RDE) zur Bestimmung der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung lungengängiger Partikel beschäftigen.

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten.

In den Projektanträgen ist zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser ist (z. B. Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Kostenreduktion, Einbettung in Wertschöpfungsketten, Bildung von Clustern, Anmeldungen von Patenten, Vernetzung mit nationalen und internationalen Industrie- und Forschungspartnern, um bereits vorhandene F&E-, Produktions- und Integrationskompetenzen zu nutzen, durch Teilnahme an kooperativen F&E-Projekten Know-how aufzubauen und sich in transnationale Wertschöpfungsketten zu integrieren).

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Sondierung, Kooperatives F&E-Projekt

3.1.2 Elektrifizierte urbane Mobilität

Spezifische Herausforderung

Um die Emission von Schadstoffen und Treibhausgasen (THG) zu verringern, setzten sich die Europäische Union und Österreich ambitionierte THG-Reduktionsziele, die eine rasche Elektrifizierung der Verkehrsmittel erfordern. Zur Elektrifizierung stehen dabei batterieelektrische Fahrzeugkonzepte als auch Fahrzeugkonzepte mit Wasserstoffbrennstoffzellen bereit.

Beide Technologieanwendungen sind Teil des Ausschreibungsinhalts und stehen aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeug-spezifischen Anwendung (Brennstoffzellenantriebssystem für Heavy Duty-Nutzfahrzeuge und Busse sowie batteriebetriebene Ultraleicht-Fahrzeuge (Klasse L)) hier nicht unmittelbar miteinander in Konkurrenz. Ziel ist einen maßgeblichen und technologieoffenen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung urbaner Mobilität zu leisten.

Inhaltliche Abgrenzung

Batterie:

Gefördert werden in dieser Ausschreibung Projekte, die der Optimierung von batteriebetriebenen Gesamtfahrzeugen bzw. der Traktionsakkumulatoren und deren Komponenten dienen (eingeschlossen deren Wieder- und Weiterverwendung und Recycling).

Beiträge können auf Material-, Zell-, Modul- oder Packebene erfolgen. Thematisch inkludiert ist die Batterieelektronik und Sensorik sowie das Thermomanagement des Akkumulators. Explizit eingeschlossen sind auch Projektanträge, welche auf die Erhöhung der Recyclingquoten, die Wiedergewinnung von Rohstoffen, die Reduzierung kritischer Rohstoffe, die Weiterverwendung („Second-Life“) von Batterien, die leichtere Reparierbarkeit oder die effektive und transparente Dokumentation und Nachverfolgbarkeit der Abbau- und Fertigungsbedingungen abzielen.

Förderbare Entwicklungsinhalte müssen sich ausschließlich auf die Anwendung in der Klasse der Ultraleicht-Fahrzeuge Klasse L beziehen.

Brennstoffzelle

Gefördert werden in dieser Ausschreibung Projekte, die der Optimierung von Brennstoffzellen, Komponenten und Nebenaggregaten für Heavy Duty-Nutzfahrzeuge und Busse sowie Brennstoffzellen-Gesamtfahrzeugen inklusive deren Betankung, der Speicherung und dem Einsatz von Wasserstoff dienen.

Gefördert werden beispielsweise folgende Projektinhalte:

- Entwicklungswerkzeuge, Mess- und Prüftechnik für Brennstoffzellen und Wasserstoffspeichertechnologien, wenn diese der Entwicklung innovativer Brennstoffzellenfahrzeuge dienen
- Innovative Fahrzeugkonzepte und Systemintegration von Komponenten in Fahrzeugen inklusive Thermal- und Energiemanagement
- Entwicklung von Brennstoffzellenkomponenten und -systemen für die ausgeschriebenen Fahrzeuganwendungen (inkl. Materialtechnologien)
- Steuerung und Regelung von Wasserstoff- und Brennstoffzellensystemen für die ausgeschriebenen Fahrzeuganwendungen
- Recycling und Wiederverwendung von Brennstoffzellen

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten.

In den Projektanträgen ist zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser ist (z. B. Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Kostenreduktion, Einbettung in Wertschöpfungsketten, Bildung von Clustern, Anmeldungen von Patenten, Vernetzung mit nationalen und internationalen Industrie- und Forschungspartnern, um bereits vorhandene F&E-, Produktions- und Integrationskompetenzen zu nutzen, durch Teilnahme an kooperativen F&E-Projekten Know-how aufzubauen und sich in transnationale Wertschöpfungsketten zu integrieren).

Zusätzlich soll das **Zielbild des Missionsfelds Städte** aufgegriffen bzw. integral behandelt werden, sofern dadurch ein nachvollziehbarer Beitrag zu den oben genannten Zielsetzungen geleistet werden kann.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.3 Ladeinfrastruktur im urbanen Umfeld

Spezifische Herausforderung

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende ist die Bereitstellung einer flächendeckenden effizienten ausfallssicheren Infrastruktur zur Ladung bzw. Betankung essenziell. Dabei stellen nicht nur die unmittelbare Verfügbarkeit von entsprechenden Betankungs- bzw. Ladeleistungen, sondern auch die kosteneffiziente Errichtung und der Betrieb, ein barrierefreier Zugang, Kostentransparenz für den Kunden sowie eine nachhaltige Integration in das bestehende Infrastruktursystem wesentliche Erfolgsfaktoren dar. Für die Umsetzung in baulich sensiblen und eng besiedelten städtischen Räumen spielen sicherheitsrelevante sowie akustische Aspekte besonders im Zusammenhang mit Wasserstoff-Tankstellen und den zugehörigen Verdichtersystemen eine wichtige Rolle.

Inhaltliche Abgrenzung

Gefördert werden in dieser Ausschreibung Projekte, welche sich mit der Erforschung und Weiterentwicklung von Stromlade- sowie Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur und deren Komponenten insbesondere im urbanen Umfeld für eine klimaneutrale Energieversorgung im Mobilitätssystem beschäftigen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Energieeffizienz, die Berücksichtigung von barrierefreien, inklusiven, flächensparenden baulichen Bedingungen sowie akustisch und sicherheitsrelevanten Aspekte bei der

Installation in dichtbesiedelten Gebieten zu richten. Weitere zu beachtende Aspekte sind die mögliche Nutzbarmachung von bereits vorhandener Infrastruktur im städtischen oder stadtnahen Gebiet.

Projekthinhalte können sich einerseits auf die Entwicklung von Hardwarelösungen beziehen, gleichzeitig sind aber auch softwareseitige Lösungen vor allem bezogen auf eine mögliche Sektorintegration, also dem Kombinieren von mobilitätsbezogenen Fragestellungen mit anderen Sektoren wie der Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung relevante Themen. Daher ist im Rahmen der Entwicklung auch auf die mögliche Verfügbarkeit der benötigten erneuerbaren Energie (beinhaltet auch Wasserstoff, stationäre Speicher, Second-Life- und Vehicle-to-Grid-Anwendungen) sowie auf Energiebereitstellung und Energiemanagement zu achten.

Gefördert werden beispielsweise folgende Projekthinhalte:

- Wasserstoffspeichertechnologien
- Wasserstoffverdichtertechnologien
- Wasserstoff-Betankungstechnologien
- Wasserstofftransportkonzepte (Transportbehälterkonstruktion, Verladetechnologie, effiziente Bereitstellung der Energie zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort)
- Strom-Schnellladekonzepte und notwendige Hardwarekomponenten
- Pufferspeichersysteme
- Photovoltaikkonzepte
- Vehicle to Grid Anwendungen

Gemäß der nationalen Wasserstoffstrategie und wie im Punkt 3.1.2. beschrieben sollen die Wasserstoffbetankungsinfrastrukturen primär zur Betankung von Großfahrzeugen (Heavy Duty + Nutzfahrzeuge + Busse) dienen, die Ladeinfrastruktur hingegen auch für PKWs.

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten.

In den Projektanträgen ist zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser ist (z. B. Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Kostenreduktion, Einbettung in Wertschöpfungsketten, Bildung von Clustern, Anmeldungen von Patenten, Vernetzung mit nationalen und internationalen Industrie- und Forschungspartnern, um bereits vorhandene F&E-, Produktions- und Integrationskompetenzen zu nutzen, durch Teilnahme an kooperativen F&E-Projekten Know-how aufzubauen und sich in transnationale Wertschöpfungsketten zu integrieren).

Zusätzlich soll **das Zielbild des Missionsfelds Städte** aufgegriffen bzw. integral behandelt werden, sofern dadurch ein nachvollziehbarer Beitrag zu den oben genannten Zielsetzungen geleistet werden kann.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.4 Systemintegration und Mainstreaming geteilter (sub-)urbaner Mobilität

Spezifische Herausforderung

Im Kontext dieser Ausschreibung versteht sich geteilte Mobilität (oder „Sharing“) als Teilen von Fahrzeugen wie Car-, Bike-, Moped- und Scooter-Sharing, oder als Organisieren von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten. Darüber hinaus kann geteilte Mobilität auch auf Überlappungen, Schnittstellen und Synergien mit weiteren neuen Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. Vermietung, Bedarfsverkehre und Mikro-ÖV, gemeinnützige und kommerzielle Fahrtendienste, Taxisysteme, kombinierte Beförderung von Personen und Paketen, Gepäck oder Ähnliche, sowie Ansätze mit Infrastrukturen wie z.B. Parkplatz-Sharing erweitert werden.

Langfristig tragfähige Lösungen für geteilte Mobilität im (sub)urbanen Raum wurden bislang in nur geringem Maße etabliert. Insbesondere wurden nutzer:innengerechte Lösungen im Sinne einer generationengerechten und gendergerechten Mobilität, die flexibel und barrierefrei sind, kaum demonstriert. Die Aktivierung unterrepräsentierter Nutzer:innengruppen bildet sich ebenfalls kaum in Lösungen ab. Vor diesem Hintergrund ist das Entwickeln und Erproben innovativer Konzepte und Modelle, die neue Akteur:innen einbinden und zu Allianzen mit Multiplikatoren beitragen, ein vielversprechender Weg.

Auch in Hinblick auf das Betriebsmodell zeigen die bislang gemachten Erfahrungen durchaus noch Innovationsbedarf, etwa in Hinblick auf hybride und kooperative Modelle in der Güter- und Personenmobilität, bei Kombinationen von geteilter Mobilität mit öffentlichem Verkehr und den damit einhergehenden Fragen wie Tarifgestaltung und Planungsgrundlagen, bei der Integration geteilter Mobilität in Mobilitäts- bzw. Verkehrsmanagementstrategien, oder bei der Nutzung existierender Fahrzeugflotten.

Schließlich wird die Verbreitung bereits etablierter Lösungen behindert durch das Fehlen von Werkzeugen zur Planung und Erhebung der Grundlagen für wirksame Dienstleistungen wie beispielsweise Potenzialanalysen, Methoden zur Steuerung von Sharing oder geeigneter Erfolgsfaktoren und deren Performancemessung. Auch bestehen in diesem Zusammenhang nur wenige tragfähige Erfahrungen zu alternativer Finanzierung, gemeinwirtschaftlichen Modellen und den Erfordernissen für das Zusammenwirken geteilter Mobilität mit den Rahmenbedingungen der Mobilitätspolitik.

Inhaltliche Abgrenzung

Die übergeordnete Forschungsfrage dieses Ausschreibungsschwerpunktes ist, wie geteilte Mobilität im (sub-)urbanen Raum einen signifikanten Wirkungsbeitrag zur Mobilitätswende leisten kann. Es werden daher Projektanträge gesucht, die insbesondere Beiträge zu einer oder mehreren der folgenden Fragen liefern:

- Wie kann geteilte Mobilität durch innovative Angebots- und Betriebskonzepte langfristig tragfähig werden? Welche Betreiberkonstellationen, Zielgruppen und Nutzungsmuster sind dafür bedeutsam?
- Wie können Lösungen die Nutzung geteilter Mobilität attraktiveren und vereinfachen? Welche Faktoren stärken die Integration ins Mobilitätssystem (z.B. überbetriebliches Mobilitätsmanagement, Betreiberverbund, Tarifierung, Einbettung in Mobilitätsplattformen, etc.)?
- Wie kann eine räumliche Integration und Politik- bzw. Rahmensetzung von Sharing-Angeboten angesichts bislang nicht selbsttragender Geschäftsmodelle ausgestaltet werden? Welche Interventionen und Konzepte versprechen die größte Wirkung?
- Welche Werkzeuge für Planung, Umsetzung, Monitoring, Förderung und Steuerung geteilter Mobilität sind zur Verbreitung von Lösungen in Österreich notwendig?

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten.

In den Projektanträgen ist nach dem unten angeführten Grad der Innovation zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser ist, insbesondere hinsichtlich der Tragfähigkeit der Betriebskonzepte geteilter Mobilität, der Ausgestaltung der Dienste und der Werkzeuge zur Lösungsverbreitung:

- Wenn die Lösung in dieser Form noch nicht in einem realen Umfeld etabliert wurde, dann ist auf die konkreten Vorteile gegenüber anderen Ansätzen einzugehen, auf das Bilden einer ausreichend großen und vernetzten Forschungs- und Entwicklungsgemeinschaft sowie auf die Anschlussfähigkeit der Lösung zu bestehenden bzw. aufkommenden technologischen Systemen und Infrastrukturen.
- Wenn eine bereits bestehende Lösung in einen anderen oder größeren Kontext gebracht werden soll, dann ist darauf einzugehen, wie Akteurinnen und Akteure außerhalb der F&E-Gemeinschaft in die Lösung eingebunden werden sowie auf die für die Lösung erforderlichen Rahmenbedingungen.
- Wenn eine bestehende Lösung in den Realbetrieb gebracht werden soll, dann ist darauf einzugehen, wie die relevanten Akteurinnen und Akteure diese Lösung implementieren und in das existierende Umfeld integrieren, inwieweit die für die Lösung erforderlichen finanziellen Mittel gesichert und die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Etablierung der Lösung vorhanden sind.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.5 Innovationen für klimafreundliche urbane Freizeit- und Tourismusmobilität

Spezifische Herausforderung

Lösungen für eine klimafreundliche Freizeit- und Tourismusmobilität, die Städte als Quelle oder Ziel haben, existieren bislang nur wenig, wie beispielsweise Konzepte für Zweitwohnsitze ohne eigenes Auto oder die klimaneutrale An- und Abreise im Urlaub einschließlich Gepäcktransport, die nicht nur am Abreiseort Information, Buchungsmöglichkeit und Assistenz beinhalten. Das Spektrum an Herausforderungen umfasst beispielsweise Angebote für Urlaub, Tagestourismus, Kongress-, Konferenz- und Veranstaltungstourismus für so heterogene Zielgruppen wie Jugend, Seniorinnen und Senioren, Familien oder Reisegruppen.

Fragen regionaler Anbindung urbaner Mobilitätsdienste für Freizeit Zwecke wurden bislang kaum gestellt, die dazu erforderlichen Sektor- und Regions-übergreifenden Kooperationen aus Mobilität, Tourismus, Gastronomie, Veranstaltungswesen etc. stehen ebenso am Beginn der Entwicklung wie die klimaneutrale An- und Abreise des Tourismuspersonals oder Fragen der Leistbarkeit klimaneutraler urbaner Freizeit- und Tourismusmobilität.

Inhaltliche Abgrenzung

Es werden Projektanträge gesucht, die insbesondere Beiträge zu einer oder mehreren der folgenden Fragen liefern:

- Wie können die Hindernisse hinsichtlich An- und Abreise, Gepäcktransport, Informationsbereitstellung, Vor-Ort-Mobilität in der Stadt, Kooperationen bzw. Packages, Ticketing etc. für eine klimaneutrale Mobilität für unterschiedliche Freizeit- und Tourismusformen überwunden und klimafreundliche Formate entsprechend der Bedarfe der Freizeit- und Tourismuswirtschaft gestärkt werden?
- Welche innovativen urbanen Mobilitätsdienstleistungen können einen Wandel hin zu einem nachhaltigen und qualitativ hochwertigen Tourismusangebot auslösen und welche Lösungen bzw. Kooperationen sind dazu notwendig?
- Wie kann die Nutzung urbaner klimaneutraler Mobilitätsformen in der Freizeit- und Tourismusmobilität einfach und attraktiv werden?

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten.

In den Projektanträgen ist nach dem unten angeführten Grad der Innovation zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser ist, insbesondere hinsichtlich der Beseitigung der Hindernisse klimaneutraler

touristischer Mobilität, der Ausgestaltung nachhaltiger urbaner Mobilitätsdienstleistungen und der Attraktivierung derartiger Angebote:

- Wenn die Lösung in dieser Form noch nicht in einem realen Umfeld etabliert wurde, dann ist auf die konkreten Vorteile gegenüber anderen Ansätzen einzugehen, auf das Bilden einer ausreichend großen und vernetzten Forschungs- und Entwicklungsgemeinschaft sowie auf die Anschlussfähigkeit der Lösung zu bestehenden bzw. aufkommenden technologischen Systemen und Infrastrukturen.
- Wenn eine bereits bestehende Lösung in einen anderen oder größeren Kontext gebracht werden soll, dann ist darauf einzugehen, wie Akteurinnen und Akteure außerhalb der F&E-Gemeinschaft in die Lösung eingebunden werden sowie auf die für die Lösung erforderlichen Rahmenbedingungen.
- Wenn eine bestehende Lösung in den Realbetrieb gebracht werden soll, dann ist darauf einzugehen, wie die relevanten Akteurinnen und Akteure diese Lösung implementieren und in das existierende Umfeld integrieren, inwieweit die für die Lösung erforderlichen finanziellen Mittel gesichert und die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Etablierung der Lösung vorhanden sind.

Hingewiesen wird auf die Vorarbeiten des [Leitprojektes ULTIMOB](#).

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Sondierung
- Kooperatives F&E-Projekt

3.1.6 Unkonventionelle technologische Mobilitätslösungen und –Systeme im urbanen Kontext

Mit diesem Ausschreibungsschwerpunkt werden Projektvorschläge erbeten, in denen die Machbarkeit von bislang kaum oder nicht realisierten Konzepten und Ideen im Rahmen einer Sondierung untersucht wird. Dabei sollen spezifische Technologien oder Systemlösungen im Zusammenhang mit den jeweiligen Wirkungsbeiträgen für klimaneutrale Städte im Vordergrund stehen. Neue Optionen und Perspektiven, die Einsatzpotenziale in Österreichischen Städten sowie die Wirkungsabschätzung, auch von unerwünschten Wirkungen sollen aufgezeigt werden.

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten. Es besteht keine thematische Einschränkung, die Projektvorschläge haben sich aber an den Zielen des [Mobilitätsmasterplans 2030](#) sowie an den Zielen der mobilitätsrelevanten Teile der [Nationalen Wasserstoffstrategie](#), [des Masterplans Güterverkehr 2030](#), [des Masterplans Radfahren](#) sowie des [Aktionsplans Digitale Transformation in der Mobilität](#) auszurichten.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Sondierungen

3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen

3.2.1 Strategien und Lösungsansätze für Rebound-Management virtuelle Mobilität – Freizeitmobilität und andere relevante Handlungsfelder

Spezifische Herausforderung

Der Mobilitätsmasterplan 2030 adressiert die Zielsetzung einer Stabilisierung bzw. Reduktion der Personenverkehrsleistung durch Verkehrsmeidung. Durch die Covid-19 Krise wurden die Potenziale IKT-gestützter Lösungen zur Substitution physischer Mobilität („virtuelle Mobilität“) deutlich. Diese können jedoch nur dann gehoben werden, wenn neben notwendigen Rahmensetzungen auch damit verbundene, unerwünschte Wechselwirkungen und Rückschlageffekte („Rebound-Effekte“) egedämmt werden. Z.B. wäre alleine durch eine Forcierung von Homeoffice in Österreich ein verkehrliches Einsparungspotenzial von 300 Kilotonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr möglich, welches durch Rebound-Effekte auf 90 Kilotonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr reduziert wird (Quelle: [Povimob](#)). Dieser Effekt ist u.a. in einer Erhöhung der Pendeldistanzen, zusätzlichen Besorgungs- bzw. Hol- und Bringwegen, vor allem aber auch in zusätzlichen (PKW-)Wegen im Freizeitmobilitätsverhalten begründet.

Inhaltliche Abgrenzung

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen fundierte Konzepte und Strategien erforscht und auf ihre Wirksamkeit untersucht werden um die Frage zu beantworten, wie die vollen Potenziale virtueller Mobilität zur Verkehrsvermeidung gehoben und die Rebound-Effekte im Gesamtsystem proaktiv koordiniert und minimiert werden können. Die Ergebnisse sollen die vorhandenen Wissenslücken schließen, eine handlungsleitende, praxisrelevante Evidenz- und Entscheidungsgrundlage bilden und die wissenschaftliche Kompetenzbasis für den Umgang mit Rebound-Effekten bei transformativen Maßnahmenetzungen im Mobilitätsbereich in Österreich und darüber hinaus stärken.

Gefordert werden ganzheitliche Maßnahmenvorschläge für die Ausgestaltung des Mobilitätssystems samt seinen bestimmenden Handlungsfeldern, die gemeinsam mit allen relevanten verantwortlichen Akteur:innen wie Bedarfs- und Entscheidungsträger:innen, Interessensvertretungen, Dienstleister:innen etc. entwickelt und auf ihre Machbarkeit überprüft werden sollen. Maßnahmen für eine nachhaltige Freizeitmobilität kommen dabei ein besonderer Stellenwert zu. Es sollen auch Maßnahmen betrachtet werden, die nicht in direktem Zusammenhang mit virtueller Mobilität stehen, um die Evidenzbasis zu deren Einfluss zu erweitern und entsprechende Hebel entwickeln zu können wie z.B. der Rückbau von Straßenverkehrsinfrastruktur, Flächenumverteilung des öffentlichen Raums, Nutzungsdurchmischung, steuerrechtliche Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Pendlerpauschale, Anreize zur gesunden aktiven Mobilität etc.

Die Ergebnisse sollen konkrete Umsetzungsperspektiven schaffen und müssen eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich Relevanz und Akzeptanz bzw.

verkehrlicher Wirkungen und Klimawirkungen beinhalten. Internationale Erfahrungen sind zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen

Im Projekt [Rebound](#) wurde die Relevanz der Berücksichtigung von Rebound-Effekten bei Mobilitätsinnovationen zur Erreichung der Klimaziele untersucht, Methoden zur Bewertung entwickelt und anhand von konkreten Beispielen Handlungsoptionen zu ihrer Eindämmung abgeleitet. Damit konnte gezeigt werden, dass Rebound eine ernstzunehmende Einflussgröße im Mobilitätssystem ist und daher explizit in Strategiedokumenten, Gesetzen und Planungsvorhaben berücksichtigt werden sollte. Im Projekt [Povimob](#) wurde erstmals eine plausible Abschätzung der THG Einsparungspotenziale „virtueller Mobilität“ für Österreich erstellt. Zusammengefasst können die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen durch eine Intensivierung von Homeoffice, Tele-Conferencing und Onlineshopping potenziell um bis zu 630 Kilotonnen CO₂-Äquivalente im Jahr 2030 (bzw. 2,8 % der Gesamtemissionen) und 2040 um bis zu 200 Kilotonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr (bzw. 1,6 % der Gesamtemissionen) reduziert werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass Maßnahmen gesetzt werden, welche die zu erwartenden negativen Rebound-Effekte weitestgehend abschwächen bzw. gänzlich beseitigen (Quelle: [Povimob](#)). Im Projekt [IMaG:NE](#) wurden verschiedene Maßnahmen (u.a. auch Home-Office und räumlich flexible Arbeitsformen) auf ihr Potenzial zur Glättung von Verkehrsspitzen und die Reduktion von Kapazitätsengpässen untersucht.

Weitere relevante Projekte in diesem Themenbereich sind für die Antragsstellung und ggf. spätere Forschungsarbeit zu berücksichtigen wie das Innovationsnetzwerk zur Verkehrsvermeidung in Österreich (Projekt iNever).

Ausgeschriebenes Instrument (Vgl. Tabelle 1):

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

3.2.2 Lösungsansätze zur prognostischen Bewertung und Priorisierung von Mobilitätsmaßnahmen in klimaneutralen Städten

Spezifische Herausforderung

Städte und Gemeinden bilden eine wichtige Gruppe der Bedarfs- und Handlungsträger zur Erreichung der Klimaziele. Die erforderlichen transformativen Politik- und Maßnahmensetzungen scheitern oft an fehlender Akzeptanz bzw. sind mit einem hohen personellen und monetären Aufwand verbunden. Eine zentrale Herausforderung kommunaler Verwaltungen ist es, klimapolitisch notwendige Maßnahmen im Mobilitätsbereich zu bewerten, priorisieren und argumentieren. Meist sind die Wirkungen von Maßnahmen in ihrer unterschiedlichen Ausgestaltung auf lokaler Ebene schwer zu beurteilen bzw. fehlen die dafür notwendigen Datengrundlagen. Daraus ergibt sich die Frage, wie ein schnell einsetzbarer, praktikabler Ansatz aussehen kann, um die Stadtplaner:innen und kommunale

Entscheidungsträger:innen bei Priorisierung und Monitoring mobilitätspolitischen Maßnahmen bestmöglich zu unterstützen.

Inhaltliche Abgrenzung

Die ausgeschriebene F&E-DL soll eine Planungs- und Entscheidungsgrundlage schaffen, welche die multidimensionale Bewertung der Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen in Bezug auf den THG-Ausstoß, die sozioökonomische Bewertung, die Verkehrssicherheit, eventuelle Zusatznutzen der Maßnahmen und die Kosten unterstützt. Zentral ist hierbei, dass die Lösungsansätze sowohl auf Quartiers- als auch auf Stadtebene einsetzbar sind und auf den internationalen Wissensstand aufbauen. Gesucht werden praktikable, schnell einsetzbare und replizierbare Lösungen v. a. für österreichische Gemeinden, die so weit wie möglich auf „offenen“ und/oder lokal verfügbaren Datenbeständen bzw. etablierten Standards aufsetzen.

Die Methodik soll anschlussfähig zu den existierenden SUMI-Indikatoren sein und damit für österreichische Urban Nodes des TEN-T Netzwerks wichtige Vorarbeiten schaffen, die ab 2025 im Rahmen des Sustainable Urban Mobility Framework Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) anpassen sollen.

Rahmenbedingungen

Die Vorhaben werden über den Begleitprozess, der durch die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH geführt wird, in die Initiative Pionierstadt – Partnerschaft für klimaneutrale Städte 2030 eingebunden. Weiters ist eine Anbindung an das [Mobilitätslabor Policy Lab](#) geplant.

Wichtige Grundlagen für dieses Projekt sind die [Sustainable Urban Mobility Indicators](#) (SUMI), das [Carbon Reduction Strategy Support Tool](#) im Projekt SUMP-PLUS von VECTOS/SLR, das beispielgebende [Future Matters Project](#) mit seiner Methodik und Maßnahmenbewertung, das [SUMP Monitoring & Evaluation Kit](#) sowie das [Sustainable Urban Mobility Framework](#) (12/2021) als TEN-T Regulierung, die den Urban Nodes (das sind alle österreichischen Landeshauptstädte) die verpflichtende Ausarbeitung eines SUMP (Plan für nachhaltige urbane Mobilität) und Anwendung der SUMI-Indikatoren vorschreibt. Im Rahmen des Projekts [KOMOA](#) wird ein Konzept zur Integration unterschiedlicher Datengrundlagen untersucht, an das in diesem Vorhaben angeknüpft werden soll.

Ausgeschriebenes Instrument (Vgl. Tabelle 1):

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

3.2.3 Standardisierte Planungswerkzeuge und Erfolgsfaktoren für wirksames Sharing im Mobilitätsbereich in Österreich

Spezifische Herausforderung

Die Verlagerung des Verkehrs auf den energieeffizienten Umweltverbund stellt eine wesentliche Zielsetzung im [Mobilitätsmasterplan 2030](#) dar. Es liegt jedoch noch keine differenzierte Betrachtung der Wirkungsbeiträge verschiedener Modi und Angebotsformen der geteilten Mobilität zur erhofften Einsparung von Energie, Ressourcen und CO₂-Emissionen im Gesamtverkehrssystem vor, unter anderem aufgrund fehlender Datengrundlagen. Insbesondere zu den verkehrlichen Wirkungen verschiedener Sharing-Angebote in unterschiedlichen, für Österreich relevanten räumlichen Kontexten gibt es kaum Evidenzen und Planungswerkzeuge. Neben zahlreichen internationalen Beispielen existieren vereinzelt österreichische Initiativen zu Datenerhebung, Simulation und Monitoring von Sharing wie beispielsweise [OmniMOV](#), die Anknüpfungspunkte für ein strukturiertes Zusammenführen bestehender Methoden und Ergebnisse zu einem aussagekräftigen Gesamtbild bieten könnten.

An einer verbesserten Datenlage besteht bei unterschiedlichen Stakeholdergruppen ein hohes Interesse, da damit die Erklärung von (Veränderungen im) Mobilitätsverhalten und -angebot, die Wirkungsmessung von Interventionen sowie die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans erleichtert wird. Ebenfalls fehlen Variantenvergleiche und Szenarien von Sharing in Österreich sowie deren jeweilige Wirkungsbeiträge, die unterschiedliche Geschäftsmodelle und Organisationsweisen des Sharing berücksichtigen und dahingehend Erfolgsfaktoren identifizieren.

Inhaltliche Abgrenzung

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen praxistaugliche Erhebungs- und Bewertungsmethoden von Sharing-Angeboten und -Nutzung entwickelt werden und Lösungsansätze entstehen, mit denen die Wirkung von Sharing im Gesamtverkehrssystem sowie die Wirkung von Interventionen besser abgebildet werden können (z.B. mit Bedarfsanalysen und Szenarienstudien, Vorschlägen für harmonisierte Datenerhebungen, Datenanalysen und -auswertungen). Durch unterschiedliche Methoden sollen Varianten und Szenarien der geteilten Mobilität, unterschiedliche Geschäftsmodelle und deren Wirkungsbeiträge hinsichtlich Umwelt, Sicherheit, und Effizienz des Mobilitätssystems analysiert werden. Damit soll eine Grundlage zur strategischen Steuerung von Sharing geschaffen werden.

Zudem sollen in der F&E-Dienstleistung Erfolgsfaktoren von Sharing-Lösungen z.B. in Bezug auf sozioökonomische Rahmenbedingungen, volks- und gemeinwirtschaftliche Aspekte, Geschäftsmodelle oder innovative Finanzierungsmodelle und Rahmensetzungen wie etwa Parkraumbewirtschaftung untersucht und davon die erfolgversprechendsten Interventionen und Konzepte abgeleitet werden. Auf den Ergebnissen des Forschungsvorhabens aufbauend können standardisierte bzw. harmonisierte Werkzeuge für Planung, Umsetzung, Monitoring, Förderung, und Steuerung von Sharing in Österreich entwickelt werden.

Rahmenbedingungen

Das Projektvorhaben soll Bezug auf die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 nehmen und den Beitrag von Sharing zur klimaneutralen Mobilität mittels adäquater Evidenzgrundlagen und Planungswerkzeuge herausarbeiten. Zur Nutzung von Synergien des Projektvorhabens mit aktuellen strategischen und regulatorischen Entwicklungen von Sharing ist der Austausch mit den entsprechenden Fachabteilungen des BMK sowie der AustriaTech vorzusehen.

Das Forschungsvorhaben soll auf den Ergebnissen des Projektes **FLADEMO** aufbauen und eine vertiefende Analyse unterschiedlicher Sharing-Modi und Geschäftsmodelle vornehmen. Ebenfalls sind die (Zwischen-)Ergebnisse der Leitprojekte **DOMINO** und **ULTIMOB** sowie des Projektes **SLIMobility** zu berücksichtigen.

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 dietchrich.leihs@ffg.at in deutscher Sprache bis 10.08.2023 zu stellen.
Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der technisch /wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen)	– Auszug aus dem Gewerbeverzeichnis 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:ihrer Angebot zu führen. Die

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
	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.
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-

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
	/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 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 Konsortiums Mitglieder.
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Konsortiums Mitglied. 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.

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E Projekte** sowie die **F&E-Dienstleistungen** verpflichtend. Sondierungsprojekte können dieser Anforderung optional nachkommen.

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 Datenbereiter: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 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 Berichtslegung zu aktualisieren. Die daraus gewonnenen Informationen werden für das Wirkungsmonitoring des BMK 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](#).

Speziell aufmerksam machen wollen wir auf die aktuelle Ausschreibung:

FEMtech Praktika für Studentinnen 2023:

Mehr Frauen in Naturwissenschaft und Technik mit FEMtech Praktika für Studentinnen:

Gefördert werden hochwertige Praktika in Unternehmen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen mit Forschungsinhalten im Schwerpunkt Mobilitätswende. Bieten auch Sie dem weiblichen Forschungsnachwuchs einen spannenden Einstieg in die angewandte Forschung.

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 ausgeschieden und formal abgelehnt.

Tabelle 6: Formalprüfungsscheckliste 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: Formalprüfungsscheckliste 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