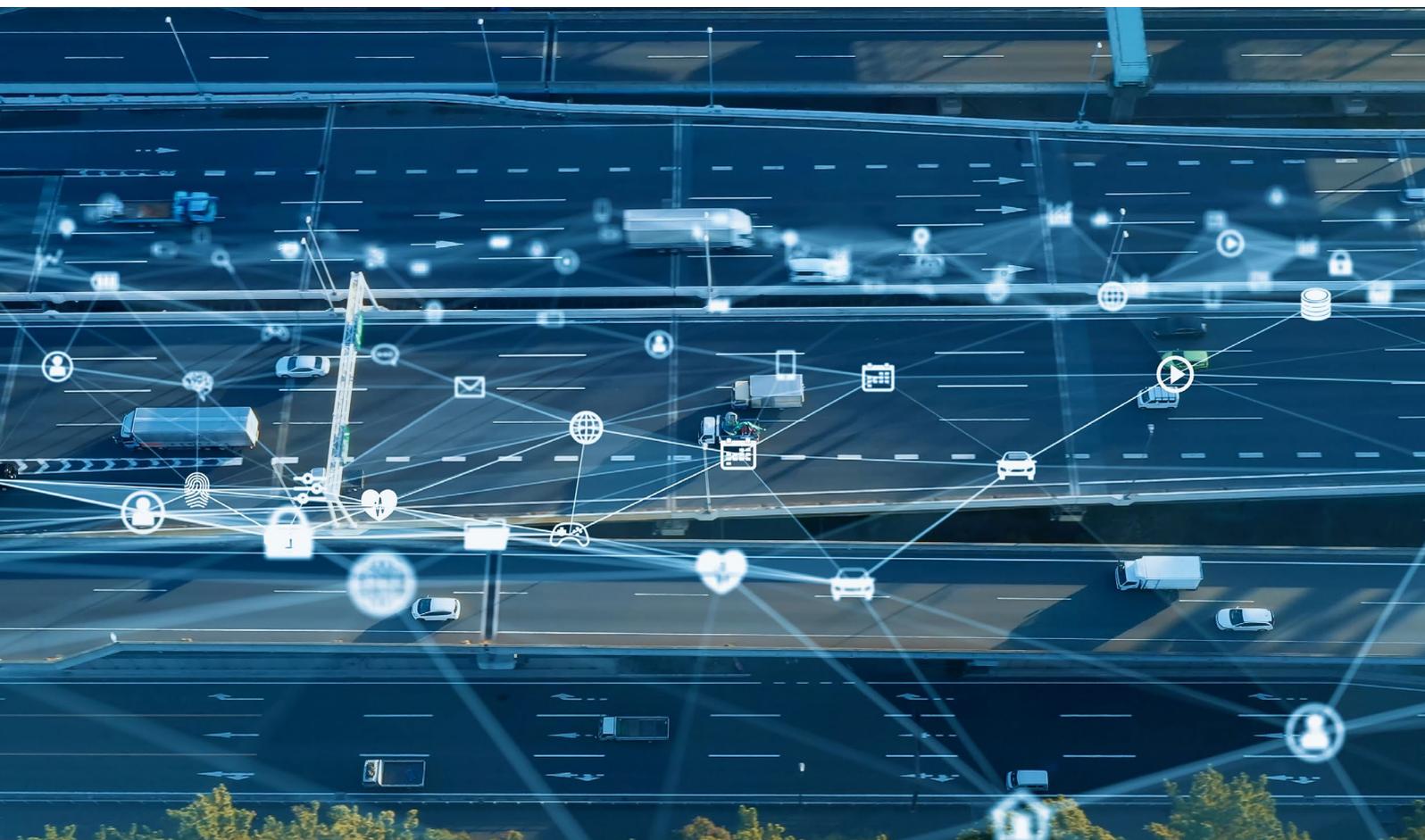


Leitfaden Digitale Transformation in der Mobilität

Jahresprogramm 2023

Ein Programm des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung



Inhalt

	Vorwort	3
1.0	Das Wichtigste in Kürze	4
2.0	Ziele der Ausschreibung	5
3.0	Ausschreibungsschwerpunkte	6
3.1	Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung	7
3.1.1	Einbindung lokaler/regionaler Mobilitätsdienste in Informationsplattformen	7
3.1.2	Verbesserte Datenerfassung für Fuß-/Radverkehr	8
3.1.3	Verbesserte Datenerfassung des ruhenden Verkehrs	9
3.1.4	Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – statische Daten	10
3.1.5	Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – dynamische Daten	11
3.1.6	Nationales SIRI-Profil	12
3.1.7	Mögliche Umsetzung von „UVAR“ in Österreich	13
3.1.8	Automatisierte Mobilität – Readiness-Framework	14
4.0	Ausschreibungsdokumente	15
5.0	Finanzierungsentscheidung und Rechtsgrundlagen	17
6.0	Weitere Informationen	18
6.1	Service FFG Projektdatenbank	18
6.2	Service BMK Open4Innovation	18
6.3	Open Access – Hinweis zu Publikationen	18
7.0	Kontakt	19
	Impressum	20

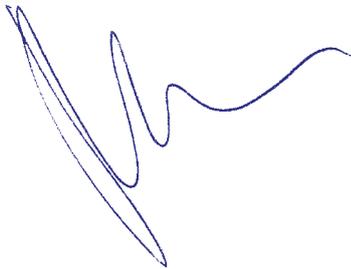
Vorwort

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil des modernen Lebens, aber auch für einen signifikanten Anteil der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Vor diesem Hintergrund ist eine effiziente Ausgestaltung der Mobilität essenziell. Die Digitalisierung kann hier einen wichtigen Beitrag leisten.

Das Programm „Digitale Transformation in der Mobilität“ fördert daher F&E-Dienstleistungen, um bestehende Wissenslücken im Zusammenspiel zwischen Mobilität und Digitalisierung zu füllen und so die Umsetzung des gleichnamigen Aktionsplans des Klimaschutzministeriums (BMK) zu unterstützen. Der Fokus liegt hierbei nicht nur auf dem Einsatz neuer Technologien, sondern vor allem auf dem Schaffen von geeigneten organisatorischen Rahmenbedingungen, um diesen Einsatz überhaupt nachhaltig und effizient zu ermöglichen.

Die folgenden Bereiche sind Schwerpunkte der aktuellen Ausschreibung: verbesserte Datenerfassung für Fuß-, Rad- sowie ruhenden Verkehr, Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste, Einbindung lokaler und regionaler Mobilitätsdienste in Informationsplattformen, nationales SIRI-Profil, die Umsetzung von UVAR in Österreich sowie ein Readiness-Framework für automatisierte Mobilität.

Wir freuen uns auf richtungsweisende Projekte und wünschen viel Erfolg bei der Einreichung!



Bernd Vogl
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Im Rahmen der **digitalen Transformation in der Mobilität** stehen für die gegenständliche Ausschreibung 3,2 Mio. Euro zur Verfügung.

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/Finanzierungsinstrument	Kurzbeschreibung	Maximale Förderung/Finanzierung in Euro	Förderungsquote	Laufzeit in Monaten	Kooperationserfordernis
F&E-Dienstleistung	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhalts	je Schwerpunkt	Finanzierung bis 100 %	18	nein

Tabelle 2: Budget – Fristen – Kontakt

Weitere Information	Nähere Angabe(n)
Budget gesamt	3,2 Mio. Euro
Einreichfrist	15.4.2024, 12:00 Uhr
Sprache	Deutsch
Ansprechpersonen	Andreas Fertin, Telefon: +43 (0)5 7755-5031; E-Mail: andreas.fertin@ffg.at
Information im Web	www.ffg.at/dtm_call2023
Zum Einreichportal	ecall.ffg.at

2.0 Ziele der Ausschreibung

Der Aktionsplan *Digitale Transformation in der Mobilität* (AP-DTM) des BMK baut auf dem im Jahr 2021 präsentierten Mobilitätsmasterplan 2030 (MMP 2030) auf und definiert die wesentlichen Maßnahmen der Digitalisierung im Mobilitätsbereich in Österreich für die kommenden Jahre.

Der Gestaltungsanspruch des Aktionsplans hinsichtlich der digitalen Transformation beschränkt sich hierbei nicht nur auf den Einsatz neuer Technologien, sondern vor allem auch auf geeignete organisatorische Rahmenbedingungen, um bestehende und neue Technologien effizient und nachhaltig für die Nutzer:innen des Mobilitätssystems einsetzen zu können. Basierend auf einem gemeinsamen Verständnis der öffentlichen Hand und ihr nahestehender Akteur:innen (z. B. Betreiber:innen) zu den Potenzialen und Zielbildern der digitalen Transformation im Mobilitätsbereich konkretisiert der Aktionsplan Ziele und Maßnahmen im Bereich der digitalen Transformation in der Mobilität. Hierbei ist die Digitalisierung kein Selbstzweck, sondern hat neben dem gesellschaftlichen Nutzen einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung im Mobilitätssystem zu leisten. Vor allem im Bereich des Straßenverkehrs und dessen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wird hier ein sehr großer Bedarf an Maßnahmen zur Erreichung der klimapolitischen Zielsetzungen gesehen. Daher fokussiert sich dieser Aktionsplan auf den Straßenverkehr und dessen Schnittstellen zu anderen Verkehrsmodi, wo die Digitalisierung eine wichtige Grundlage für Effizienzsteigerung und CO₂-Reduktion bildet, wenn sie zielgerichtet eingesetzt wird.

Die vorliegende Ausschreibung setzt sich zum Ziel, Maßnahmen des Aktionsplans *Digitale Transformation in der Mobilität* (AP-DTM) vorzubereiten, um diese in weiterer Folge auch in Österreich umsetzen zu können. Dabei unterstützt der AP-DTM die Erreichung der Ziele des MMP 2030, um durch den Einsatz digitaler Technologien einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich zu liefern.

3.0 Ausschreibungsschwerpunkte

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen wird die gewünschte Leistung zu den Schwerpunkten in Kap. 3.1 spezifiziert:

1. Einbindung lokaler/regionaler Mobilitätsdienste in Informationsplattformen	F&E-Dienstleistung 350.000 Euro
2. Verbesserte Datenerfassung für Fuß-/Radverkehr	F&E-Dienstleistung 450.000 Euro
3. Verbesserte Datenerfassung des ruhenden Verkehrs	F&E-Dienstleistung 300.000 Euro
4. Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – statische Daten	F&E-Dienstleistung 300.000 Euro
5. Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – dynamische Daten	F&E-Dienstleistung 300.000 Euro
6. Nationales SIRI-Profil	F&E-Dienstleistung 150.000 Euro
7. Mögliche Umsetzung von „UVAR“ in Österreich	F&E-Dienstleistung 350.000 Euro
8. Automatisierte Mobilität – Readiness-Framework	F&E-Dienstleistung 600.000 Euro
Summe	2.800.000 Euro

Es ist vorgesehen, in jedem Schwerpunkt **eine** F&E-Dienstleistung zu vergeben.

Wesentliche Dokumente, die integraler Bestandteil dieser Ausschreibung sind, sind der Aktionsplan *Digitale Transformation in der Mobilität* sowie die Ergebnisse der ITS-Austria-Arbeitsgruppen 2022:

- AP-DTM BMK-Website
www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs.html
- Ergebnisse ITS-Austria-Arbeitsgruppen 2022:
www.austriatech.at/de/its-austria-arbeitsgruppen

3.1 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung

3.1.1 Einbindung lokaler/regionaler Mobilitätsdienste in Informationsplattformen

Ausgangslage

Die Maßnahmen 13 und 14 des Aktionsplans *Digitale Transformation in der Mobilität* sehen eine verbesserte Integration der Betreiber:innen neuer Mobilitätsdienstleistungen (Sharing, Mikro-ÖV etc.) in die bestehenden Informationssysteme im Verkehrsbereich (wie z. B. die Verkehrsauskunft Österreich etc.) vor.

Diese sind aber durch regional unterschiedliche Angebote sowie durch teilweise geringe Betriebsgröße der Anbieter:innen gekennzeichnet. Gerade kleinere Betreiber:innen stehen in der Praxis vor einer Reihe verschiedenster Herausforderungen, wenn es um die Bereitstellung von Information und Daten zu ihren Diensten geht. Diese Herausforderungen sind vielfältig und können z. B. technischer Natur sein, wie beispielsweise fehlendes Know-how für die technische Umsetzung oder fehlende technische Grundlagen, können aber auch z. B. organisatorische Gründe haben, wie Vorbehalte gegenüber großen Plattformen zum Schutz des eigenen Business-Modells, zu hoher Zusatzaufwand für kleinere Betreiber:innen bzw. zu geringer Mehrwert auf Sicht großer Anbieter:innen etc.

Speziell die Dienste kleiner/regionaler Mobilitätsanbieter:innen stellen in vielen Fällen aber eine Erweiterung bzw. Ergänzung zum ÖV dar, weshalb auch die Einbindung kleinerer/lokaler Angebote eine wichtige und sinnvolle Ergänzung im bestehenden Informationsangebot für Nutzer:innen sind.

Hier bedarf es u. a. neuer Arten von Kooperationen und Governance-Strukturen, um diese Herausforderungen in Zukunft bewältigen zu können und, unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen EU-Vorgaben (Delegierte Verordnung [EU]2017/1926), in einem weiteren folgenden Schritt die tatsächliche Integration dieser Dienste zu ermöglichen.

Erwartete Wirkung

Die F&E-Dienstleistung soll Grundlagen und Empfehlungen als fachliche Unterstützung für die öffentliche Hand ausarbeiten. Dies inkludiert insbesondere die Untersuchung möglicher neuer Kooperationsformen für die verbesserte Einbindung kleinerer/regionaler Anbieter:innen und daraus folgende verbesserte organisatorische Strukturen, die eine Bereitstellung von Daten und Diensten kleiner/regionaler Anbieter:innen erleichtert und verbessert. Dabei sollen die Fragen beantwortet werden, wie und von wem bestehende Strukturen ergänzt oder geschaffen werden können, wie die entsprechenden Daten in zu definierenden Formaten verfügbar gemacht werden können und wie die betreiberübergreifende Integration erfolgen soll. Dabei gilt es den bestehenden und zukünftigen europarechtlichen Rahmen sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Die F&E-Dienstleistung schließt Wissenslücken und liefert konkrete Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand, wie eine Integration operativ erfolgen könnte. Es wird dargestellt, welche Strukturen und welche organisatorischen Rahmenbedingungen in Österreich geschaffen werden müssen, um speziell lokale Dienste kleiner Betreiber:innen digital in bestehende Beauskunftungsplattformen noch besser (z. B. VAO) integrieren zu können.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 350.000 Euro (excl. USt.)

3.1.2 Verbesserte Datenerfassung für Fuß-/Radverkehr

Ausgangslage

Im Bereich der statischen räumlichen Daten der Fuß- und Fahrradinfrastruktur ist in Österreich in den vergangenen Jahren eine erhebliche Verbesserung der digitalen Abdeckung (z. B. GIP4Radrouting) erzielt worden. Im Bereich der Erfassung der tatsächlichen österreichweiten Nutzung der Fußweg- und Fahrradinfrastruktur sind aber noch erhebliche Lücken vorhanden. Es gibt derzeit zum Fuß- und Radverkehr nur sehr grob aufgelöste Daten aus Mobilitätshebungen wie „Österreich unterwegs“, die aktuellsten wurden 2013/14 durchgeführt. „Österreich unterwegs“ beruht jedoch nicht auf einer Messung, sondern nur auf eigenen Angaben der Befragten ohne räumliche Verortung. Es fehlt daher an Datenevidenz zum Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Bereich der tatsächlichen Nachfrage. Diese Daten sind aber eine wesentliche Arbeitsgrundlage, um das Potenzial der aktiven Mobilitätsformen besser abzuschätzen, zielgerichtet Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu planen, die Wirkungen von Maßnahmen zu evaluieren, die Entwicklung des Unfallgeschehens einordnen und Entscheidungen im Bereich Raumplanung und -ordnung optimiert treffen zu können, und schlussendlich entsprechende Verkehrsmanagement-Maßnahmen umzusetzen.

Erwartete Wirkung

Im Zuge einer F&E-Dienstleistung soll untersucht werden, welche Datengrundlagen heute vorhanden und verfügbar sind und wie eine verbesserte dynamische Erfassung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen kann. Dies umfasst Daten, die die Nachfrage und das Angebot im Fuß- und Radverkehr in Qualität und Quantität messen und monitoren lassen. Dazu ist ein umfassendes Datenerhebungskonzept zu erarbeiten, dessen konkrete Umsetzbarkeit (technisch, organisatorisch, finanziell etc.) auch pilothaft mittels eines stufenweisen praktikablen Umsetzungsplans demonstriert werden soll. Weiters sind geeignete Methoden (z. B. [agentenbasierte] Modellierungswerkzeuge) bzw. eine Kombination von mehreren Methoden für die Berechnung der entsprechenden KPIs des Mobilitätsmasterplans 2030 und zusätzlicher KPIs, die u. a. für das Monitoring des Fuß- und Radverkehrs erforderlich sind, zu entwickeln. Vorschläge für weiterführende Indikatoren, die die Evaluierung und das Monitoring von Maßnahmen und Interventionen sowie deren Quantifizierung zulassen, sind ausdrücklich erwünscht. Für die zu entwickelnden Methoden sind bevorzugt Open-Source-Werkzeuge einzusetzen.

Dabei gilt es den bestehenden europarechtlichen Rahmen, nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, EVIS etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Die F&E-Dienstleistung liefert einerseits konkrete Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand, wie die Datenlage im Bereich des Fuß- und Radverkehrs verbessert werden kann, und andererseits Methoden und Werkzeuge, um aus diesen Daten relevante KPIs für den Mobilitätsmasterplan zu generieren. Die F&E-Dienstleistung zeigt anhand verschiedener Beispiele praxisnahe und umsetzbare Wege auf, wie Daten aus bestehenden und potenziell neuen Datenquellen zusammengeführt werden können und welcher zusätzliche Nutzen dadurch generiert wird. Dabei soll es sich um ein modulares stufenweises Modell für eine inkrementalistische Umsetzung handeln.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 450.000 Euro (excl. USt.)

3.1.3 Verbesserte Datenerfassung des ruhenden Verkehrs

Ausgangslage

Die Datenlage zum ruhenden Kfz-Verkehr in Österreich ist abseits einzelner Städte nur fragmentiert und nicht flächendeckend in hoher Qualität verfügbar. Diese Daten werden aber als Entscheidungsgrundlage für eine zielgerichtete Verkehrsmanagement- und Infrastrukturmaßnahmenplanung benötigt. Des Weiteren sind diese Daten eine wesentliche Grundlage zur Erfassung des KPI „Auslastungsgrad von Parkplätzen“ aus dem MMP.

Erwartete Wirkung

Im Zuge einer F&E-Dienstleistung soll unter Berücksichtigung der europäischen und nationalen Rahmenbedingungen untersucht werden, welche möglichen Datenquellen für eine verbesserte, bundesweit harmonisierte Datenerhebung und -bereitstellung für den ruhenden Verkehr im öffentlichen und privaten Raum existieren bzw. welche zusätzlichen Daten generiert und genutzt werden können.

Mindestens folgende Abstellanlagen sollen umfasst sein: Parken auf öffentlichen Straßen, Parken auf öffentlichen Parkplätzen, alle relevanten parkraumbewirtschafteten Zonen, P&R, Parken auf privaten Parkplätzen z. B. bei Einkaufszentren, Nahversorger:innen, Skiliften usw. Weiters sollen alle privaten, aber öffentlich zugänglichen, Abstellanlagen der einschlägigen Anbieter:innen einbezogen werden. Für das nicht öffentlich zugängliche Parken (z. B. in Wohnhausanlagen, in Einfamilienhäusern) soll eine Abschätzung über die (geschätzten) vorhandenen Parkplätze gemacht werden.

Für die zu entwickelnden Methoden sind bevorzugt Open-Source-Werkzeuge einzusetzen. Anhand der gewonnenen Daten und Informationen sind auch Prozesse und Methoden zu evaluieren, um den ruhenden Verkehr besser in Verkehrsmanagementstrategien (z. B. Curbside Management) zu integrieren. Auf Basis der erhobenen Datenquellen ist eine Abschätzung der in Österreich vorhandenen Flächen und deren Nutzung als Basis für die Berechnungen der entsprechenden KPIs des MMP zu treffen.

Dabei gilt es den bestehenden europarechtlichen Rahmen, nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, EVIS etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Die F&E-Dienstleistung liefert einerseits konkrete Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand, wie die Datenlage im Bereich des ruhenden Verkehrs verbessert werden kann, und andererseits Methoden und Werkzeuge, um aus diesen Daten relevante KPIs für den Mobilitätsmasterplan zu generieren.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 300.000 Euro (excl. USt.)

3.1.4 Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – statische Daten

Ausgangslage

Mit der [Delegierten Verordnung \(EU\) 2017/1926](#), welche mit 01.12.2023 für das Gesamtnetz und nicht nur das TEN-Netz gilt, besteht ein Rechtsrahmen, der die Verfügbarkeit umfangreicher, im Anhang der Delegierten Verordnung gelisteter Datenkategorien über viele Verkehrsmodi in maschinenlesbarer Form fordert. Aufgrund der Vielfältigkeit der Datenkategorien sowie der Abdeckung aller Modi ist ein potenziell sehr großer Stakeholder:innen-Kreis von der Bereitstellungsverpflichtung betroffen. Die Identifikation der richtigen Stakeholder:innen je Datenkategorie birgt unterschiedliche Herausforderungen. Insbesondere was die Datenlage im ländlichen Raum bzw. abseits des hochrangigen Verkehrsnetzes betrifft, ist die Identifikation der Stakeholder:innen schwierig. Je nach Verkehrsmodi sind unterschiedliche Schwerpunkte zu setzen.

Im Rahmen einer F&E-Dienstleistung ist zu erheben, an welchen Stellen welche Daten der Kategorien des Anhangs der Verordnung (z. B. Points of Interest, Einrichtungen von Sharing-Dienstleister:innen etc.) in Österreich vorhanden sind. Dadurch können bestehende Lücken identifiziert werden und Handlungsempfehlungen insbesondere zur möglichen Governance-Struktur für deren Beseitigung, durch Bereitstellung möglichst harmonisierter Datensätze, gegeben werden.

Erwartete Wirkung

Der Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zu multimodalen Reiseinformationen listet eine Reihe von statischen Daten, die, so sie digital vorhanden sind, am Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten (NAP, www.mobilitaetsdaten.gv.at) in Form einer Metadatenbeschreibung zur Verfügung zu stellen sind.

Die F&E-Dienstleistung erarbeitet, ob die entsprechenden Daten/Datenkategorien vorhanden sind, wer darüber verfügt und in welchen Formaten diese vorliegen. Dazu ist zu ergründen, wie und durch welche Stakeholder:innen die entsprechenden Daten bereitgestellt werden können bzw. wie und durch welche Stakeholder:innen die fehlenden Daten erhoben werden können. Die Möglichkeiten der Datenerhebung sind möglichst mit Kostenfaktoren zu hinterlegen. Im Hinblick auf die Datenbereitstellung sind auch Aspekte der Data-Governance zu untersuchen. Besonderer Schwerpunkt ist dabei auf die Erarbeitung eines geeigneten Prozesses zur stakeholderübergreifenden Datenerhebung/-bereitstellung zu legen.

Dabei gilt es den bestehenden europarechtlichen Rahmen, nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, VAO etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 300.000 Euro (excl. USt.)

3.1.5 Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste – dynamische Daten

Ausgangslage

Mit der [Delegierten Verordnung \(EU\) 2017/1926](#), welche mit 01.12.2023 für das Gesamtnetz und nicht nur das TEN-Netz gilt, besteht ein Rechtsrahmen, der die Verfügbarkeit umfangreicher, im Anhang der Delegierten Verordnung gelisteter Datenkategorien über viele Verkehrsmodi, in maschinenlesbarer Form fordert. Mit der Revision der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 müssen zukünftig auch gewisse dynamische Datenkategorien vorgehalten werden. Die Identifikation der richtigen Stakeholder:innen je Datenkategorie birgt unterschiedliche Herausforderungen. Insbesondere was die Datenlage im ländlichen Raum bzw. abseits des hochrangigen Verkehrsnetzes betrifft, ist die Identifikation der Stakeholder:innen schwierig. Betroffen sind alle Modi (z.B. Linienverkehrsdienste, nachfrageorientierte Verkehrsdienste, Individualverkehr). Die zur Verfügung zu stellenden Datenkategorien umfassen z.B. Durchfahrtszeiten, Routenpläne und Hilfsinformationen sowie Informationsdienste und Verfügbarkeitsprüfungen. Je nach Verkehrsmodi sind unterschiedliche Schwerpunkte zu setzen. Im Rahmen einer F&E-Dienstleistung ist zu erheben, an welchen Stellen welche Daten der Kategorien des Anhangs in Österreich vorhanden sind.

Dadurch können bestehende Lücken identifiziert werden und Handlungsempfehlungen insbesondere zur möglichen Governance-Struktur für deren Beseitigung, durch Bereitstellung möglichst harmonisierter Datensätze, gegeben werden.

Erwartete Wirkung

Im Rahmen einer F&E-Dienstleistung ist zu erarbeiten, ob entsprechende dynamische Daten/Datenkategorien in Österreich vorhanden sind und in welchen Formaten. Dazu ist in Erfahrung zu bringen, wie und durch welche Stakeholder:innen die entsprechenden Daten bereitgestellt werden bzw. wie und durch welche Stakeholder:innen die fehlenden Daten erhoben werden können. Die Möglichkeiten der Datenerhebung sind möglichst mit Kostenfaktoren zu hinterlegen. Im Hinblick auf die Datenbereitstellung sind auch Aspekte der Data-Governance zu beleuchten und in Erfahrung zu bringen. Besonderer Schwerpunkt ist dabei auf die Erarbeitung eines geeigneten Prozesses zur stakeholderübergreifenden Datenerhebung/-bereitstellung zu legen. Hierbei soll ein regional übergreifender Ansatz zumindest auf Bundesländer-Ebene herangezogen werden.

Dabei gilt es den bestehenden europarechtlichen Rahmen, nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, VAO etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v.a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 300.000 Euro (excl. USt.)

3.1.6 Nationales SIRI-Profil

Ausgangslage

Durch die 2023 revidierten europarechtlichen Vorgaben kommt dem Austausch von Daten des öffentlichen Verkehrs, vor allem im Bereich der Echtzeitinformation, eine stärkere Bedeutung zu, wobei europäische Standards zunehmend eine stärkere Rolle einnehmen. Im Zuge des Abschlusses der Arbeiten am europäischen Mindestprofil für den SIRI-Standard (CEN/TS 15531) ist im Rahmen einer F&E-Dienstleistung zu untersuchen, welche Elemente in einem österreichischen Mindestprofil des SIRI-Standards enthalten sein müssen, um den Austausch von Echtzeitdaten in Österreich zu erleichtern.

Um den standardisierten und automatisierten Datenaustausch von dynamischen Daten im ÖV sicherzustellen, referenziert die [Delegierte Verordnung \(EU\) 2017/1926](#) auf die technische Spezifikation SIRI (Standard Interface for Real-time Information; CEN/TS 15531). Die relevanten dynamischen ÖV-Datenkategorien sind im Annex der Delegierten Verordnung gelistet. In Artikel 5 der Delegierten Verordnung gibt die Europäische Kommission vor, dass Reise- und Verkehrsdaten, die unter die Normen von SIRI fallen, mithilfe nationaler Mindestprofile beschrieben werden, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden und über den nationalen Zugangspunkt zugänglich sind.

Erwartete Wirkung

Für ein österreichisches SIRI-Profil benötigt es konkrete Realisierungsvorgaben. Auch vor dem Hintergrund, dass in Zukunft eine Verpflichtung besteht, dynamische Daten entsprechend den Datenkategorien im Annex der Delegierten Verordnung und der Folgeverordnung, bereitzustellen. Die F&E-Dienstleistung erarbeitet mit Stakeholder:innen des öffentlichen Verkehrs (z. B. Verkehrsbetrieben, Verkehrsauskunft Österreich, Verbände etc.) konkrete Vorgaben für den österreichweit harmonisierten Austausch von dynamischen ÖV-Daten und trägt damit zu verbesserten Informationsservices für Verkehrsteilnehmer:innen bei.

Dabei gilt es den bestehenden europarechtlichen Rahmen, nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, VAO etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Die F&E-Dienstleistung erarbeitet die Anforderungen an das nationale SIRI-Profil und liefert einen konkreten Entwurf für dessen Ausgestaltung.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 150.000 Euro (excl. USt.)

3.1.7 Mögliche Umsetzung von „UVAR“ in Österreich

Ausgangslage

Auf Basis der neuen EU-Verordnung zu Echtzeitreiseinformationen (Delegierten Verordnung [EU]2022/670 Art. 5) erlangt die Verfügbarkeit digitaler Daten über Zufahrtsregelungen und Beschränkungen in standardisierter Form eine neue rechtliche Verpflichtung. Der Begriff UVAR – Urban Vehicle Access Regulations – wird als Synonym für Verkehrsrechtsvorschriften und Beschränkungen im städtischen Raum verwendet, kann aber auch außerhalb dieser angewendet werden (z. B. Abfahrverbote vom Autobahnen- & Schnellstraßen-Netz im alpinen Raum). Die einheitliche, standardisierte Form der Bereitstellung der digitalen Informationen ist wichtig, um Nutzer:innen des Mobilitätssystems verständliche Informationsdienste anbieten zu können. Ein harmonisierter, österreichweiter Datensatz ist eine wesentliche Voraussetzung, um diese Informationen nicht nur an nationale Systeme wie die VAO, sondern auch an andere Abnehmer:innen wie z. B. Anbieter:innen von Navigationssystemen und anderen Mobilitätsapplikationen weiterleiten zu können.

In diesem Kontext soll im Rahmen einer F&E-Dienstleistung untersucht werden, wie die europäischen Vorgaben und Standards unter Berücksichtigung der österreichischen ITS-Landschaft, insbesondere der Graphenintegrationsplattform GIP und ihrer Anwendungen, in Österreich zukünftig optimal umgesetzt werden können. Ein wesentlicher Punkt ist die Erarbeitung einer geeigneten Governance-Struktur, um UVAR-Daten einheitlich und harmonisiert vorhalten zu können.

Erwartete Wirkung

Die F&E-Dienstleistung analysiert und identifiziert auf Basis der Vorgaben der [Delegierten Verordnung \(EU\) 2022/670](#) die UVAR-relevanten Datenkategorien in Österreich und untersucht deren digitale Abbildung und technische Integration im Kontext der GIP und ihrer Anwendungen, wie etwa dem Maßnahmenassistenten, und geht dabei auf verschiedene Anwendungen von Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen ein.

Daneben ist zu analysieren, wie eine digitale Abbildung im DATEX-II-Format im Zusammenspiel mit dem bestehenden und sich in Weiterentwicklung befindlichen Umfeld der GIP umgesetzt werden kann. Auf Basis dessen erarbeitet die F&E-Dienstleistung in Abstimmung mit den Stakeholder:innen, einen Vorschlag für eine geeignete Governance-Struktur für eine österreichweit einheitliche digitale Zurverfügungstellung von UVAR-Daten.

Dabei gilt es besonders den bestehenden europarechtlichen Rahmen und europäische Initiativen (z. B. UVAR-Info, UVAR-Exchange), nationale Umsetzungen in diesem Bereich (GIP, VAO etc.) sowie bereits bestehende Initiativen im Zuge des AP-DTM zu berücksichtigen.

Die F&E-Dienstleistung liefert konkrete Empfehlungen, mit welcher Governance-Struktur zukünftig die Bestimmungen der Delegierten Verordnung (EU)2022/670 optimal umgesetzt werden können. Neben den Verantwortlichkeiten sind auch die Prozesse zur Generierung des EU-rechtskonformen Datensatzes nachvollziehbar zu untersuchen und zu dokumentieren.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthälfte und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

• Instrument: F&E-Dienstleistung

- max. Projektdauer: 18 Monate
- max. Projektkosten: 350.000 Euro (excl. USt.)

3.1.8 Automatisierte Mobilität – Readiness-Framework

Ausgangslage

Initiativen und konkret sichtbare Angebote im Bereich der automatisierten Mobilität nehmen derzeit weltweit rapide Fahrt auf. Einheitliche oder harmonisierte Zugänge gibt es dabei jedoch keine. Die Ausprägungen dieser neuen Mobilitätsformen sind vielfältig sowie komplex und entwickeln sich dynamisch weiter. Das BMK und zahlreiche heimische Akteur:innen beabsichtigen diese Entwicklungen national künftig stärker zu koordinieren, um den Hochlauf von automatisierten Mobilitätsangeboten für die öffentliche Hand (wie z. B. Flottenlösungen im Bereich des vollautomatisierten ÖPNV) effektiv zu gestalten und für heimische Akteur:innen standardisierte Vorgehensmodelle zu definieren. Die öffentliche Hand will sich dadurch besser auf neue Mobilitätsformen vorbereiten, um die erforderlichen Maßnahmen zur effizienten Implementierung rechtzeitig setzen zu können und ggf. steuernd einzugreifen.

Dies erfordert neben der konkreten inhaltlichen Zusammenarbeit und Fokussierung eine umfassende Begleit- und Evaluierungssystematik hinsichtlich der Definition, der Erschließung und der Sichtbarmachung der Potenziale von automatisierter Mobilität. Dadurch können Wirkungen und Effekte der Implementierung von automatisierten Mobilitätsformen in das Mobilitätssystem besser analysiert und veranschaulicht werden.

Erwartete Wirkung

Im Zuge einer F&E-Dienstleistung ist ein entsprechendes AM-Readiness-Framework gemeinsam mit relevanten Stakeholder:innen (z. B. Infrastrukturbetreiber:innen, Verkehrsbetriebe, Mobilitätsanbieter:innen, Industrie, Forschungseinrichtungen etc.) zu erarbeiten. Dieses soll der öffentlichen Hand als Unterstützung in der Umsetzung dienen und in seiner Betrachtung folgende Elemente beinhalten:

- Festlegung und Beschreibung von prioritären Anwendungsfällen (Use-Cases) in deren technischen und organisatorischen Dimensionen. Darstellung des damit verbundenen Akteursmappings, unter Einbeziehung nationaler Akteure und deren Kompetenzen sowie der Analyse jener Kompetenzen, die für die Realisierung der Use-Cases erforderlich, in Österreich (derzeit) aber nicht vorhanden sind.
- Schaffung einer umfassenden Begleit- und Evaluierungssystematik für die öffentliche Hand zur Generierung von Evidenz zu Wirkung und Wirksamkeit, unter Einbindung nationaler Stakeholder:innen.

Anhand der definierten Use-Cases ist dabei ein spezieller Fokus auf folgende Aspekte der Wirkung zu legen: Sicherheit, Umwelt, Wertschöpfung im nationalen Kontext und gesellschaftliche Dimensionen (z. B. Vermittlungs- und Akzeptanzstudien zu und für die einzelnen Use-Cases und dafür erforderliche Akteursgruppen).

- Schaffung notwendiger Erhebungs-, Analyse- und Bewertungstools und Definition dafür notwendiger Daten und Indikatoren für Betreiber:innen/Umsetzer:innen/Behörden.
- Identifizierung von benötigten Kompetenzen und technischen Voraussetzungen für die öffentliche Hand für die laufende Umsetzung und Begleitung.

Aufbauend auf bisherigen Aktivitäten des BMK (z. B. [Aktionspaket Automatisierte Mobilität](#) oder Positionspapier des BMK im Umgang mit automatisierter Mobilität) und durch Einbeziehung nationaler Initiativen (z. B. strategische Allianz automatisierte Mobilität sowie der Stakeholder:innen im Rahmen des FFG-geförderten Projekts [auto.Flotte](#) sowie der Projekte der Ausschreibung 2023 „Mobilität Regionen und Digitalisierung“ [Schwerpunkt 3.1.6]) und internationaler/europäischer Partner:innen (z. B. CCAM-Partnerschaft, PAVE, Drive Sweden, SAAM) soll diese F&E-Dienstleistung Aufschluss über die künftige Rolle der öffentlichen Hand beim Thema der automatisierten Mobilität geben und Chancen, mögliche Marktnischen und das Wertschöpfungspotenzial für österreichische Akteur:innen darstellen. Die Ergebnisse sollen die öffentliche Hand gleichermaßen wie nationale Akteur:innen in der Bewertung und Umsetzung automatisierter Mobilitätsformen und der dafür notwendigen Kooperationsmodelle unterstützen.

Rahmenbedingungen

Im Zuge der Abwicklung sind regelmäßige formale Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber (Klima- und Energiefonds) vorgesehen. Diese sind jedenfalls im Rahmen eines Kickoffs, während der Projekthalbzeit und vor Abnahme des Endberichts definiert. Zur regelmäßigen inhaltlichen Abstimmung sollen ergänzend quartale Treffen mit Stakeholder:innen (v. a. BMK und Austria Tech) eingeplant werden. Zusätzlich sind Meetings zum Austausch mit weiteren relevanten Stakeholder:innen vorzusehen. Zugang und Herangehensweise sind im Rahmen des Projektantrags ausführlich darzustellen.

- **Instrument: F&E-Dienstleistung**
 - max. Projektdauer: 18 Monate
 - max. Projektkosten: 600.000 Euro (excl. USt.)

4.0 Ausschreibungsdokumente

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via [eCall](#) ein. Der Projektantrag besteht aus:

- eCall** Online-Kostenplan – direkt im [eCall](#) eingeben
- eCall** Online-Projektbeschreibung – direkt im [eCall](#) eingeben

Die Einreichung beinhaltet folgende **Online-Elemente**, die im [eCall](#) unter folgenden Menüpunkten zu erfassen sind:

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projekthalte.
- **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.

Sämtliche relevante Dokumente für die Ausschreibung finden Sie im Download-Center.

Tabelle 2: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen

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

Bitte beachten Sie, dass es sich bei der Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen (Instrument „F&E-Dienstleistung“) um Finanzierungen gemäß Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 und somit um ein Bieterverfahren handelt. Für das Instrument F&E-Dienstleistung gilt als Auftraggeber der Klima- und Energiefonds. Die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft agiert im Namen und auf Rechnung des Klima- und Energiefonds.

Mit Einreichung eines Angebots erklären sich die Bieter:innen mit dem Inhalt des vorliegenden Leitfadens sowie der übrigen verfahrensgegenständlichen Ausschreibungsunterlagen vollumfänglich einverstanden.

Sind (Sub-)Unternehmer:innen in mehreren Angeboten genannt (Mehrfachbeteiligung), führt dies zum Ausscheiden aller betroffenen Angebote, wenn von einer Wettbewerbsbeschränkung bzw. -verfälschung auszugehen ist.

Tabelle 3: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E-Dienstleistung[en]

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
<p>Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - als Anhang der eCall-Projekt- daten hochzuladen 	<ul style="list-style-type: none"> • Auszug aus dem Gewerberegister oder beglaubigte Abschrift des Berufsregisters oder des Handelsregisters des Herkunftslandes des/der Bietenden oder die dort vorgesehene Bescheinigung oder – falls im Herkunftsland keine Nachweismöglichkeit besteht – eine eidesstattliche Erklärung der Bewerberin/des Bewerbers, jeweils nicht älter als zwölf Monate. • Bietende, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens oder in der Schweiz ansässig sind und 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 die Bietenden Leistungen vergeben wollen. Die Bietenden haben den Nachweis ihrer Befugnis durch die Vorlage der entsprechenden Gewerbeberechtigung grundsätzlich in ihrem Angebot zu führen. Der Auftraggeber behält sich vor, die Befugnis von allfälligen Subunternehmer:innen gesondert zu prüfen. • Aktueller Firmenbuchauszug (max. sechs 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 Newcomer:innen (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen.

Ergänzende Auskünfte

Ergänzende Fragen zu den Inhalten der ausgeschriebenen F&E-Dienstleistung sind ausschließlich spätestens 28 Tage vor Ablauf der Einreichfrist schriftlich per E-Mail an die FFG (mobilitaet@ffg.at) unter Angabe der Absenderadresse (E-Mail) zu richten.

Die Fragen und Antworten werden auf der Webseite der FFG veröffentlicht. Nach diesem Termin ist die Möglichkeit der Fragestellung nicht mehr gegeben. Der Klima- und Energiefonds und die FFG geben im Vorfeld keine Stellungnahmen zur Bewertung der Einreichung ab.

Die Anfragen werden gesammelt und anonymisiert spätestens elf Tage vor Ablauf der Einreichfrist beantwortet. Im Sinne der Gleichbehandlung ersucht der Auftraggeber die Fragen so zu stellen, dass ein Rückschluss auf die Fragestellenden nicht möglich ist.

5.0 Finanzierungsentscheidung und Rechtsgrundlagen

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds trifft die **Finanzierungsentscheidung** auf Basis der Finanzierungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

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.

Veröffentlichung der Finanzierungszusage

Im Fall einer positiven Finanzierungsentscheidung behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, den Namen der Projektbeteiligten, die Tatsache einer zugesagten Finanzierung und deren Höhe sowie den Titel des Projekts und eine Kurzbeschreibung zu veröffentlichen, um dem berechtigten Interesse des Klima- und Energiefonds zur Sicherstellung von Transparenz zu entsprechen (Art. 6 Abs 1 lit f DSGVO).

Datenschutz und Vertraulichkeit

Die FFG ist zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen gesetzlich verpflichtet – nach § 9 Abs 4 Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH-Errichtungsgesetz, BGBl. I Nr. 73/2004. Geheimhaltungspflicht besteht auch für externe Expert:innen, welche die Projekte beurteilen.

Personenbezogene Daten werden nach Art. 6 ff DSGVO (EU) 2016/679 verarbeitet

- zur Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen, denen FFG und Klimafonds unterliegen (Art. 6 Abs 1 lit c DSGVO);
- soweit keine rechtliche Verpflichtung besteht, zur Wahrnehmung berechtigter Interessen der FFG und des Klimafonds (Art. 6 Abs 1 lit f DSGVO), nämlich dem Abschluss und der Abwicklung des Fördervertrags sowie zu Kontrollzwecken.

Im Rahmen dieser Verwendung kann es dazu kommen, dass die Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofs, dem Bundesministerium für Finanzen und der EU übermittelt oder offengelegt werden müssen. Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung dieser FTI-Initiative betrauten Personen sowie dem Programmeigentümer zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

6.0 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:innen besser für die interessierte Öffentlichkeit positionieren. Darüber hinaus kann die Datenbank zur Suche nach Kooperationspartner:innen 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 – Hinweis zu Publikationen

Entsprechend den allgemeinen Zielen und Aufgaben des Klima- und Energiefonds, definiert in § 1 und § 3 des Klima- und Energiefondsgesetzes, und der speziellen Charakteristik dieses Förderprogramms, welches besonders auch auf die Veröffentlichung von Projekt- und Kontaktdaten zur Verbreitung der Projektergebnisse abzielt, und der Empfehlung der Europäischen Kommission (2012/417/EU) zu Open Access entsprechend werden bei dieser Ausschreibung die geförderten Projekte und deren Ergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung

gestellt. Davon ausgenommen sind vertrauliche Inhalte (z.B. im Zusammenhang mit Patentanmeldungen). Die Fördernehmer:innen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass die zur Veröffentlichung an den Klima- und Energiefonds übermittelten Berichte keinerlei sensible Daten (Art. 9 DSGVO) oder personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten (Art. 10 DSGVO) enthalten. Außerdem sind die Fördernehmer:innen verpflichtet, sicherzustellen, dass alle sonstigen Zustimmungen und Genehmigungen Dritter eingeholt sind (insb. Bildrechte), die für eine Zulässigkeit der Veröffentlichung durch den Klima- und Energiefonds erforderlich sind, und den Klima- und Energiefonds diesbezüglich schad- und klaglos zu halten. Da ein wesentlicher Förderzweck dieses Förderprogramms die Dissemination der Projektergebnisse ist, veröffentlicht der Klima- und Energiefonds diese Projektergebnisse und Projektinformationen, um seinem berechtigten Interesse an Transparenz im Förderwesen sowie der Erfüllung der Ziele des Klima- und Energiefonds (§ 1 und § 3 des Klima- und Energiefondsgesetzes) zu entsprechen (Art. 6 Abs 1 lit. f DSGVO). Um die Wirkung des Programms zu erhöhen, sind die Sichtbarkeit und leichte Verfügbarkeit der innovativen Ergebnisse ein wichtiges Anliegen. Daher werden nach dem Open-Access-Prinzip möglichst alle Projektergebnisse dieser FTI-Initiative vom Klima- und Energiefonds publiziert und zugänglich gemacht. Um die Projektergebnisse gut und verständlich aufzubereiten, werden Hinweise für die Öffentlichkeitsarbeit zu Projekten, die im Rahmen der Ausschreibung gefördert und durchgeführt werden, in einem „Leitfaden zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit“ zur Verfügung gestellt. Dieser Leitfaden ist gleichermaßen Vertragsbestandteil.

7.0 Kontakt

Programmleitung

Klima- und Energiefonds

Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142
1190 Wien

Clemens Gattringer, MSc

Telefon: +43 1 585 03 90 57

E-Mail: clemens.gattringer@klimafonds.gv.at

www.klimafonds.gv.at

Programmabwicklung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG), Bereich „Thematische Programme“

Sensengasse 1, 1090 Wien

Dr. Andreas Fertin

Telefon: +43 5 7755 5031

E-Mail: andreas.fertin@ffg.at

Impressum

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

Programmmanagement:
Clemens Gattringer, MSc

Grafische Bearbeitung:
Waldhör KG, www.projektfabrik.at

Fotos:
stock.adobe.com

Herstellungsort:
Wien, November 2023

