



FFG

Forschung wirkt.



EINREICHFRIST 23.09.2026
WIEN, MAI 2026

DACH KOOPERATION 2026 VERKEHRSINFRASTRUKTURFORSCHUNG

AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN



Bundesministerium
für Verkehr



Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



FFG
Forschung wirkt.

INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM.....	3
TABELLENVERZEICHNIS.....	4
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	5
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	6
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	7
3.1 Digitalisierung von Bauwerks- und Zustandsdaten.....	8
3.2 Rastanlagen.....	12
3.3 Nachhaltige Materialien	16
3.4 Nachhaltige Konstruktionsweisen	19
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	23
5 Finanzierungsentscheidung und Rechtsgrundlagen	24
6 WEITERE INFORMATIONEN	25
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	25
6.2 Service BMK Open4Innovation.....	25
6.3 Open Access Publikationen	25
6.4 Umgang mit Projektdaten – Datenmanagementplan.....	25
6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	26
7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG	27

IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Österreich

Programmverantwortung:

DE: BMV ¹⁾, Abteilung Bundesfernstraßen

AT: BMIMI ²⁾, Abteilung III/I4 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

CH: UVEK/ASTRA ³⁾, Abteilung Straßennetze

Programmmanagement:

AT: FFG ⁴⁾: Andreas Fertin, Svenja Hermann

¹⁾ *BMV: Bundesministerium für Verkehr, Deutschland, www.bmv.de*

²⁾ *BMIMI: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Österreich, www.bmimi.gv.at*

³⁾ *UVEK: Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweiz, www.uvek.admin.ch*

ASTRA: Bundesamt für Straßen, Schweiz, www.astra.admin.ch

⁴⁾ *FFG: Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH, Österreich, www.ffg.at*

Wien, 07. Mai 2026

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über das Finanzierungsinstrument.....	5
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....	5
Tabelle 3: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E- Dienstleistungen.....	22
Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen	23
Tabelle 5: Formalprüfungcheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	27

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Im Rahmen der DACH-Verkehrsinfrastrukturforschung stehen für die kommende Ausschreibung 2,1 Millionen EUR zur Verfügung.

Table 1: Übersicht über das Finanzierungsinstrument

Instrument	Nähere Angaben
Finanzierungsinstrument	Forschungs- & Entwicklungsdienstleistung
Kurzbeschreibung	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhaltes
maximale Finanzierung	siehe Ausschreibungsschwerpunkt
Finanzierungsquote	Finanzierung bis 100 %
Laufzeit in Monaten	siehe Ausschreibungsschwerpunkt
Kooperationserfordernis	nein

Table 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
Budget gesamt	2,1 Millionen €
Einreichfrist	23.09.2026
Sprache	Deutsch
Ansprechpersonen	Andreas Fertin, +43 57755 5031, andreas.fertin@ffg.at Svenja Hermann, +43 57755 5035, svenja.hermann@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/dach-call2026
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

Diversität in der Teamzusammensetzung

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

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

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

Der DACH-Raum – Deutschland, Österreich und Schweiz – weist einen gemeinsamen Sprach- und Wirtschaftsraum mit einer Bevölkerung von über 100 Millionen Einwohnern und einer Wirtschaftsleistung von mehr als 5,5 Billionen Euro auf. Ein dichtes und hoch frequentiertes Straßennetz mit einem Fünftel der Autobahn-Netzlänge in Europa bildet ein Rückgrat für die hohe Verkehrsleistung im Güterverkehr und der Mobilität der Menschen.

Mit der Kooperation der DACH-Verkehrsinfrastrukturforschung werden aktuelle Forschungsfragen zur Fernstraßeninfrastruktur behandelt, die in allen drei Ländern vergleichbare Sachverhalte und Rahmenbedingungen vorfinden. Durch die länderübergreifende Zusammenarbeit sollen ergänzend zu den nationalen Aktivitäten Innovationen weiterentwickelt und damit die Innovationsfähigkeit des Verkehrsträgers Straße intensiviert werden.

Die DACH-Verkehrsinfrastrukturforschung zeichnet sich durch angewandte Forschung unter Berücksichtigung des aktuellen Standes von Technologien und Methoden sowie anwendungsnaher Ergebnisse aus.

Die Ressourcenbündelung erfolgt zwischen den Ländern durch folgende Herangehensweise:

- Adressierung von länderübergreifenden Querschnittsthemen und Fragestellungen im DACH-Raum unter Berücksichtigung der jeweiligen Strukturen in den einzelnen Ländern und deren aktuellem Innovationsbedarf
- Gezielte Stärkung der Vernetzung durch den Wissensaustausch der Akteure der DACH-Kooperation zum aktuellen Stand der Technik, Umsetzung und Forschung
- Abgestimmte und gezielte Nutzung der Straßeninfrastruktur im DACH-Raum für die Forschungsprojekte
- Ausschreibung von gemeinsam finanzierten Forschungsprojekten
- Begleitung der Forschungsprojekte durch Fachexpertinnen und Fachexperten aus allen drei Ländern
- Eigenständige Integration der Forschungsergebnisse unter Berücksichtigung der bewährten Zuständigkeiten in den jeweiligen nationalen Strukturen
- Veröffentlichung der Forschungsergebnisse, um somit den Wissensaustausch von weiteren Akteuren (z. B. regelwerkssetzenden Institutionen) zu fördern

3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

Überblick über die Ausschreibungsschwerpunkte

- 1. Digitalisierung von Bauwerks- und Zustandsdaten**
KI unterstützte Auswertung heterogener Bauwerks- und Zustandsdaten von Ingenieurbauwerken
- 2. Rastanlagen**
Flächenoptimierung auf Rastanlagen unter Berücksichtigung sich zukünftig verändernder Antriebstechniken und der Erhöhung der Lkw-Stellplatzzahlen
- 3. Nachhaltige Materialien**
Potentiale von CO₂-optimierten Materialien für Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur
- 4. Nachhaltige Konstruktionsweisen**
Ressourceneffiziente Konstruktionsweisen für Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur

3.1 Digitalisierung von Bauwerks- und Zustandsdaten

KI unterstützte Auswertung heterogener Bauwerks- und Zustandsdaten von Ingenieurbauwerken

Problembeschreibung/Herausforderung

Ingenieurbauwerke – insbesondere Brücken – werden regelmäßig überprüft, wobei große Mengen an Zustandsdaten vorhanden sind und weiterhin entstehen. Für eine zukünftige datenbasierte und prädiktive Erhaltung mit Digitalen Zwillingen spielen bewertete und zusammengeführte Daten eine wichtige Rolle. Übergeordnetes Ziel außerhalb des Forschungsvorhabens ist es, die Daten zukünftig mit anderen Datenquellen in Digitalen Zwillingen zu nutzen. Diese Daten liegen jedoch in einer Vielzahl von Formaten und Strukturen vor: Textberichte, Tabellen, Bilder, Schadensskizzen, Messreihen oder historische Dokumentationen. Die ausgeprägte Heterogenität dieser Daten erschwert eine systematische, automatisierte und vergleichbare Auswertung erheblich.

Aufgrund dieser Heterogenität können diese Daten derzeit nur mit hohem manuellem Aufwand genutzt werden. Die Auswertung erfolgt vielfach dokumentenbasiert und isoliert, sodass vorhandene Informationen nicht durchgängig zusammengeführt werden. Dadurch bleiben wichtige Zusammenhänge zwischen Schadensbildern, Nutzungseinflüssen, Umweltbedingungen und Bauwerksparametern häufig unerkannt und können nur eingeschränkt berücksichtigt werden. Auch die historische Entwicklung von Schäden kann nur mittels umfangreichem Dokumentenstudium erfasst werden.

Moderne KI-Methoden bieten großes Potenzial, diese komplexen und heterogenen Daten- und Informationsquellen effizient zu verknüpfen, automatisch auszuwerten und somit als bewertete Informationen für ein modernes, digitales Erhaltungsmanagement nutzbar zu machen. Insbesondere Machine Learning, Computer Vision und Natural Language Processing Verfahren ermöglichen neue Formen der Mustererkennung, Wissensextraktion und Entscheidungsunterstützung. Trotz dieser Potenziale werden entsprechende Methoden im Bauwerksmanagement bislang jedoch nur vereinzelt und nicht flächendeckend eingesetzt.

Ausgangslage

Zahlreiche Daten zu den Bauwerken, u. a. aus Bauwerksprüfungen, liegen bereits vor, jedoch länderspezifisch und in unterschiedlichen Formaten, teilweise analog, teilweise digital. Diese historisch gewachsenen Datenbestände umfassen unter anderem Inspektions- und Prüfberichte, Schadensdokumentationen, Fotodaten, tabellarische Zustandsbewertungen sowie Messdaten und Monitoring Daten. Diese große Menge an Daten wird in Fachanwendungen erfasst und bildet die Grundlage für die Organisation von Unterhaltung und Erhaltungsplanung der Infrastruktur.

Die aus den heterogenen Datenquellen abgeleiteten Schadensinformationen sind oft uneinheitlich strukturiert und beschrieben, nicht durchgängig standardisiert (z. B. hinsichtlich Qualität und Quantität) und für automatisierte Analysen schwer

zugänglich. Das Machine Learning und das Computer Vision Verfahren sind technisch weit entwickelt und in anderen Anwendungsfeldern bereits erfolgreich etabliert. Bei der Zustands-erfassung und -bewertung [1] werden sie bislang prototypisch nur bei einzelnen Fragestellungen getestet.

Große Sprachmodelle (LLMs) und generative KI eröffnen neue Möglichkeiten zur semantischen Interpretation technischer Prüfberichte und zur Extraktion impliziter Informationen aus unstrukturierten Dateien und Dokumenten. Eine systematische Nutzung dieser Ansätze zur integrativen Auswertung bestehender Bauwerks- und Zustandsdaten ist derzeit jedoch noch nicht etabliert.

Ziele

Das zentrale Ziel ist es, bestehende Datenbestände bestmöglich zu nutzen, um neue Erkenntnisse zu gewinnen, ohne zusätzliche, aufwendige Datenerhebung durchführen zu müssen.

Für die zukünftige Nutzung in einem Digitalen Zwilling [1] wird das Zwischenziel verfolgt, KI-gestützte Methoden zur umfassenden Auswertung bestehender Bauwerks- und Zustandsdaten zu entwickeln und als bewertete Information Bauingenieurinnen und Bauingenieuren für das Bauwerks- und Erhaltungsmanagement nutzbar zu machen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, fehlende Strukturinformationen in den von der KI als kritisch identifizierten Bereichen (anhand von Berichten, Fotos usw.) mittels datengesteuerter «Structural Identification» bereitzustellen [2].

Formulierung der Forschungsfragen

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- Wie können heterogene Datenquellen, strukturierte und unstrukturierte Bauwerksdaten (Text, Tabellen, Bilder, Messdaten) effizient harmonisiert und für KI-gestützte Auswertungen bzgl. der Ableitung von relevanten Informationen aufbereitet werden, um gemeinsame Standards auf Basis bestehender Grundlagen zu definieren?
- Welche Qualitätsanforderungen sind für einen durchgängigen Extraktions- und Verarbeitungsworkflow zur Digitalisierung von analogen Quellen (z. B. eingescannten Bilder mit händischen Ergänzungen) erforderlich, um eine Weiterverarbeitung sicherstellen zu können?
- Welche Methoden der Computer Vision und des Machine Learning eignen sich nach den gängigen Regelwerken und Beachtung bisheriger Forschungsarbeiten wie z. B. [3], [4], [5], [6] zur automatischen Schadenskategorisierung und Mustererkennung in heterogenen Bauwerksdaten?
- Welche Unterschiede bestehen in den einzelnen Schadenskatalogen der beteiligten Länder und wie können diese harmonisiert werden bzw. wie können die einzelnen Standards in der Verarbeitung beachtet werden?
- Wie können LLMs und generative KI eingesetzt werden, um semantische Informationen aus Prüfberichten zu erschließen, mit technischen Bauwerks- und

- Zustandsdaten zu verknüpfen und zu nachvollziehbaren, interpretierbaren Ableitungen für weitergehende Analysen aufzubereiten?
- Inwieweit können durch die Kombination mehrerer Datenquellen neue Zusammenhänge zwischen Schäden, Nutzungseinflüssen, Umweltbedingungen und Bauwerksparametern erkannt werden?
 - Wie kann man die Qualität und Zuverlässigkeit des Large Language Models (LLM) im Laufe der Zeit überwachen, während es lernt und wächst [7]? Sind beispielsweise bestimmte Benchmark-Fälle erforderlich, die als eine Art Kalibrierungsprüfung des LLM verwendet werden können?
 - Welche Verbesserungen und Potenziale ergeben sich im Erhaltungsmanagement durch die systematische Wiederverwendung vorhandener Prüf- und Zustandsdaten?

Erwartetes Ergebnis

Erwartet wird ein semantisches Auswertungstool auf Basis von multimodalen, ggf. neu zu entwickelnden Large Language Models (LLMs) für das Bauwerks-/ Erhaltungsmanagement als Open Source-Anwendung, das Prüfunterlagen automatisiert analysiert, interpretiert und technische Schlussfolgerungen ableitet.

Ergänzend soll eine praxistaugliche Harmonisierungsmethodik zur einheitlichen Nutzung unterschiedlich strukturierter Bauwerks- und Zustandsdaten entwickelt werden.

Es werden neue Erkenntnisse zu Zusammenhängen zwischen Schadensbildern, Bauwerksparametern und äußeren Einflüssen erwartet. Aufbauend darauf sollen klare Empfehlungen erarbeitet werden, wie bestehende Datenbestände künftig effizienter genutzt und in Entscheidungs- und Erhaltungsprozesse integriert werden können.

Ein Konsortium mit Partnern aus den unterschiedlichen relevanten Fachrichtungen ist von Vorteil.

Literatur

[1] Hindersmann, I.; Lehan, A.; Panzer, R.; Windmann, S.; Bednorz, J.: Digitaler Zwilling Ingenieurbauwerke – aktueller Stand und zukünftige Forschung. Bautechnik 102(3), 2025

[2] Bertola, N, Schiltz, P and Brühwiler, E.: A global framework for data-informed bridge examination. Structure and Infrastructure Engineering (2024): 1-20

[3] König, M., Celik, F., Embers, S., Faltin, B., Herbers, P., Zentgraf, S., Braun, J., Schammler, D., Steinjan, J.: Kombination von Augmented/Mixed-Reality-Systemen mit weiteren digitalen Technologien, Fachveröffentlichung zu Forschungsprojekt FE 69.0008, BAST, Juli 2024

[4] Herbers, P.; Freiin von Rössing, L.; König, M.: LiLoc – Defect Image Localization in Laser Scans. In: Zhang J, Chen Q, Lee G, Gonzalez V, Kamat V, eds.

Proceedings of the 42nd International Symposium on Automation and Robotics in Construction (ISARC). ; 2025:1522-1529. doi:10.22260/isarc2025/0198. Juli 2025

- [5] Morgenthal, G.: Evaluierung von KI-Methoden zur Schadensdetektion an Ingenieurbauwerken im Kontext von Bildqualität (ev.AI.luare), 2021
- [6] Marsili F., Diederich H. Ralbovsky M., Hajdin R., Vorwagner A. Keßler S.: Abschätzung der Restnutzungsdauer von Brückenbauwerken durch Entwicklung und Erprobung hybrider Modelle (Endure), 2021
- [7] Wang, C., Yang, Z., Li, Z. S., Damian, D., & Lo, D. Quality assurance for artificial intelligence: A study of industrial concerns, challenges and best practices. ACM Transactions on Software Engineering and Methodology, 2024

- **max. Projektdauer: 30 Monate**
- **max. Projektkosten: 600.000 € (exkl. USt.)**

3.2 Rastanlagen

Flächenoptimierung auf Rastanlagen unter Berücksichtigung sich zukünftig verändernder Antriebstechniken und der Erhöhung der Lkw-Stellplatzzahlen

Ausgangslage und Herausforderungen

Das Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa wächst kontinuierlich aufgrund der geografischen Lage und der Zunahme des Transitverkehrs. Ein Großteil des Güterverkehrs wird über die Autobahnen abgewickelt. Dieses Wachstum führt in Verbindung mit der Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zu einer stetig steigenden Nachfrage nach Lkw-Parkständen auf Rastanlagen an Autobahnen.

Die aktuellen Erhebungen von 2023 in Deutschland zeigen, dass den vorhandenen 82.500 Abstellmöglichkeiten an und neben deutschen Autobahnen etwa 102.000 geparkte Lkw gegenüberstehen. In Österreich stehen derzeit rund 10.000 Lkw-Parkstände am Autobahnen- und Schnellstraßennetz zur Verfügung, streckenabhängig zeigt sich ein Nachfrageüberschuss an Parkständen von 15-20 %. In der Schweiz sind vor allem die Schwerverkehrszentren im Zusammenhang mit dem Slot-Management an den Alpentransversalen betroffen (Nord-Süd-Verkehr), welche einen entsprechenden Parkstandsbedarf benötigen und oft an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

In den DACH-Ländern wird der steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen Maßnahmen begegnet (z. B. telematische Parkverfahren, Rückwärtsparken), wobei der Schwerpunkt je Land unterschiedlich gelegt wird.

Durch die verstärkte Umsetzung von neuen Lkw-Abstellmöglichkeiten wird das Defizit an Lkw-Parkständen auf den Autobahnen zukünftig verringert, jedoch nicht vollständig gedeckt werden können. Dieses Parkstandsdefizit führt vor allem ab den späten Nachmittagsstunden sowie nachts dazu, dass Lkw-Fahrer ihre Fahrzeuge auf den Rastanlagen so abstellen, dass die Rastanlage substanziell geschädigt wird und/oder die Lkws ein Verkehrssicherheitsrisiko für die Fahrer und andere Verkehrsteilnehmende darstellen. Besonders kritisch ist die Situation, wenn entlang der Seitenstreifen, der Einfahrten auf die Rastanlage oder entlang der Ausfahrten auf die Autobahn geparkt wird.

Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw auf Rastanlagen führt durch die erhöhten Platzbedarfe je Fahrzeug zu einer faktischen Verringerung der vorhandenen Parkstände und verschärft damit die Situation. Gleichzeitig ist in den vergangenen Jahren zu beobachten gewesen, dass der erforderliche Grunderwerb für den Neu- und Ausbau in starker Flächenkonkurrenz steht. Die zukünftige Herausforderung wird es sein, unter dem Aspekt der beschränkten Flächenverfügbarkeit und den bestehenden rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen ein bedarfsdeckendes Lkw-Parkstandsangebot wirtschaftlich umzusetzen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und erhöhte Sanierungsbedarfe aufgrund des Fehlparkens von Lkw zu vermeiden.

Der Ausbau von Lkw-Parkständen steht aber auch im Spannungsfeld zwischen verkehrlichen Anforderungen, begrenzter Flächenverfügbarkeit und hohen ökologischen Zielsetzungen. Boden ist als nicht erneuerbare Ressource von zentraler Bedeutung für den Wasserhaushalt, den Klimaschutz und die Biodiversität, sodass zusätzliche Versiegelungen kritisch zu bewerten sind. Die im Jahr 2020 vom Schweizer Bundesrat beschlossene Bodenstrategie Schweiz strebt an, dass in der Schweiz ab 2050 netto kein Boden mehr verbraucht wird. Überbauen von Boden ist weiterhin möglich. Gehen dabei aber Bodenfunktionen verloren, müssen diese an einem anderen Ort durch Bodenaufwertung kompensiert werden. Dies ist entsprechend im Forschungsprojekt zu berücksichtigen.

Die konventionelle Ausgestaltung von Lkw-Rastanlagen geht häufig mit einem hohen Flächenverbrauch und dem Verlust wichtiger Bodenfunktionen einher. Vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Umwelt- und Klimaschutzziele gewinnt daher eine flächensparende, ökologisch verträgliche Entwicklung dieser Anlagen zunehmend an Bedeutung. Kompakte und multifunktionale Planungsansätze sowie optimierte Park- und Betriebskonzepte bieten das Potenzial, den notwendigen Infrastrukturbedarf mit einer Minimierung zusätzlicher Bodenversiegelung in Einklang zu bringen.

Eine grenzüberschreitende Betrachtung im deutsch-österreichisch-schweizerischen Kontext ermöglicht es, unterschiedliche Planungsansätze zu vergleichen und tragfähige Lösungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung von Lkw-Rastanlagen zu entwickeln. Dabei sind die jeweiligen länderspezifischen gesetzlichen Bestimmungen zu Fahr- und Ruhezeiten sowie Fahrverboten mit einzubeziehen.

Ziele

Projektziel ist die Entwicklung von Handlungsansätzen zur Flächenoptimierung auf Autobahnrastanlagen/Schwerverkehrszentren, um den Anteil der Lkw-Parkstände im Verhältnis zur Gesamtfläche wirtschaftlich zu steigern. Bei den Ansätzen sind die Entwicklungen von Ladeinfrastruktur und die fortschreitende Antriebstransformation, Telematik und Photovoltaik zu beachten.

Formulierung der Forschungsfragen

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- Welche zukünftigen Entwicklungen im Straßenverkehr beeinflussen die Nutzung bestehender Flächen und deren potenzielle Umwandlung in Parkstände?
 - Stehen Flächen der konventionellen Tankstelleninfrastruktur durch die Antriebstransformation bei den Fahrzeugen möglicherweise für eine andere Nutzung zur Verfügung?
 - Welche regulatorischen Voraussetzungen müssten geschaffen werden, damit ein kurzzeitiges Umsetzen eines geladenen E-Lkw von einem Schnellladepunkt auf einen konventionellen Parkstand möglich ist, um Lenkzeitüberschreitungen und Ruhezeitverstöße zu verhindern?
 - Wie hoch ist der Einfluss der Umsetzung der E-Ladeinfrastruktur auf die vorhandenen Parkstände?
 - Welche Prognosen gibt es länderübergreifend hinsichtlich der Bedarfsentwicklung von konventionellen Lkw-Parkständen und Lkw-Parkständen mit E-Ladeinfrastruktur? Können daraus allgemeingültige Ansätze abgeleitet werden?
 - In welchem zeitlichen Verhältnis sollten der Umbau von Rastanlagen (konventionelle Parkstände → E-Ladepunkte) und der Hochlauf der elektrischen Lkw-Flotte erfolgen?
 - Welche Übergangsphasen mit gemischten Nutzungskonzepten sind realistisch und betrieblich sinnvoll?
 - Ab welchem Elektrifizierungsgrad der Flotte sind platzsparende, konventionelle Parkstände strukturell rückbaubar bzw. zur Gänze überflüssig?
 - Inwiefern können digitale Park- und Ladeplatzinformationssysteme die Flächeneffizienz von Rastanlagen erhöhen?
 - Welche baulich-technischen Maßnahmen eignen sich zur Reduktion der Bodenversiegelung auf Lkw-Rastanlagen (z. B. Rasengittersteine, teilversickerungsfähige Beläge)?
 - Wie lassen sich ökologische Anforderungen mit den hohen statischen und betrieblichen Anforderungen des Schwerverkehrs vereinbaren?
- Alternative Parkstandskonzepte durch Parken auf mehreren Ebenen auf Rastanlagen
 - Gibt es international Umsetzungsbeispiele? Welche Erfahrungswerte lassen sich daraus ableiten und wie ist die Akzeptanz der Nutzer?
 - Welche Potenziale für die Erhöhung der Anzahl der Parkstände ergeben sich bei diesen Lösungen?
 - Welche Konzepte sind denkbar (Pkw-Parkhaus, Lkw-Parkhaus, Kombination usw.)?
 - Unter welchen Voraussetzungen (z. B. Anzahl an Parkständen, Aufteilung der Ebenen, Kombination mit Ladeinfrastruktur) sind derartige Lösungen wirtschaftlich zu betreiben, auch im Vergleich zu konventionellen Anlagen und telematischen Anlagen?

- Weitere Fragen beim Parken auf mehreren Ebenen sind zu berücksichtigen:
 - Ist ein Verbringen der Ruhezeiten im Fahrzeug beim Lkw-Parken in mehreren Ebenen zulässig? Wie sieht die rechtliche Bewertung einer solchen Anlage aus? Ist dies mit der gleichzeitigen Ausstattung von Ladeinfrastruktur vereinbar? Falls die aktuellen Rahmenbedingungen eine Verbringung der Ruhezeiten beim Lkw-Parken in mehreren Ebenen nicht zulassen, sollten die erforderlichen Veränderungen und Anpassungen beschrieben und definiert werden.
 - Welche Anforderungen seitens des Hochbaus bzw. der Statik sind an eine solche Anlage zu stellen? Welche statisch bedingten Grenzen existieren (z. B. Anzahl der Ebenen)?
 - Welche standardisierten Systeme und Elemente sind für einen Einsatz an Rastanlagen möglich?
 - Welche planerischen Anforderungen ergeben sich aus dem Bemessungsfahrzeug? Welche Flächenverbräuche sind durch die Zuwegung/Erschließung für das mehrstöckige Parken anzusetzen (Rampenlängen, Mindestradien)
 - Wie und unter welchen Bedingungen kann telematisches Parken umgesetzt werden?
 - Welche Anforderungen für technische Einrichtungen müssen erfüllt werden (z. B. Belüftung, Beleuchtung)?
 - Wie sind erneuerbare Energien und Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen?
 - Welche Anforderungen an den Brandschutz und an Fluchtwege sind zu beachten?
 - Welche Auswirkungen an den Lärmschutz sind zu erwarten?
 - Welche Anforderungen sind von Seiten der Nutzer zu berücksichtigen (Verständlichkeit der Verkehrsführung durch z. B. Parkleitsystem, subjektive Sicherheit, Serviceeinrichtungen, Barrierefreiheit)?
 - Wie finden die Belange des Betriebsdienstes Berücksichtigung?
 - Welche Geschäftsmodelle sind denkbar?
 - Welche Anforderungen sind im Hinblick auf integrierte oder vorgeschaltete nationale/regionale (Gewichts-)Kontrollstellen zu stellen?

Erwartetes Ergebnis

Folgende Ergebnisse werden erwartet:

- Anhand der oben aufgeführten Forschungsfragen zum Thema Lkw-Ladeinfrastruktur sollen länderübergreifend konzeptionelle Überlegungen erarbeitet werden.
- Erstellung von Konzepten mit definierten Systemgrenzen und Handlungsempfehlungen für alternative Parkstandskonzepte durch Parken auf mehreren Ebenen auf Rastanlagen, mit deren Hilfe eine Entscheidung über die Umsetzbarkeit getroffen werden kann
- **max. Projektdauer: 24 Monate**
- **max. Projektkosten: 250.000 € (exkl. USt.)**

3.3 Nachhaltige Materialien

Potentiale von CO₂-optimierten Materialien für Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur

Problembeschreibung/Herausforderung

Der Klinkeranteil ist ein wesentlicher Faktor der Treibhausgasemissionen zementgebundener Baustoffe. Neben klinkerarmen Ansätzen besteht insbesondere bei klinkerfreien Bindemittelsystemen ein Reduktionspotenzial. Sowohl für klinkerreduzierte Betone als auch für klinkerfreie Betone bestehen im DACH-Raum noch Wissens- und Umsetzungsdefizite.

Für Straßenbauverwaltungen bestehen zentrale Herausforderungen hinsichtlich Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit, Dauerhaftigkeit, Ausführbarkeit und Qualitätssicherung unter realen Baustellenbedingungen (u. a. Frost-Tausalz, Chloride, Schwind-/Rissverhalten, Nachbehandlung, Robustheit bei der Herstellung/Verarbeitungsstabilität) beim Einsatz von CO₂-optimierten Betonen. Ein weiterer Engpass betrifft die Rohstoffbasis, da sich viele heutige klinkerreduzierte oder klinkerfreie Konzepte auf Hüttensand und Flugasche stützen, deren mittel- bis langfristige Verfügbarkeit abnimmt bzw. unsicher ist. Es sind daher geeignete, im DACH-Raum breit verfügbare Ersatzstoffe (im Falle von Geopolymeren: Präkursoren sowie dazugehörige Aktivator Systeme) zu identifizieren und zu bewerten.

Zusätzlich ist eine robuste und transparente CO₂-Bewertung erforderlich, da die Resultate bei Rest-/Nebenprodukten wesentlich von Allokations- und Systemgrenzen-Entscheiden (inkl. Import-/Transportannahmen) abhängen. Für Beschaffungs- und Zulassungsentscheide der öffentlichen Hand wird eine DACH-kompatible Bewertungslogik benötigt.

Ausgangslage

Während für konventionellen Beton etablierte Normen und Nachweise bestehen (z. B. EN 206, ASTRA 82027), sind klinkerreduzierte oder klinkerfreie Bindemittel häufig nicht durch klassische zementbasierte Normen abgedeckt. Eine Einführung in die Straßenverkehrsinfrastruktur erfordert daher performancebasierte Spezifikationen, praxisnahe Prüfprogramme, belastbare Interpretationsregeln sowie ein Konzept für die Baustellen-Qualitätskontrolle und die Abnahme. Im DACH-Raum variieren Rohstoffverfügbarkeit und Erfahrungslage, und harmonisierte Grundlagen für den Einsatz im Straßenverkehrsinfrastrukturbau fehlen.

Ziele

Übergeordnetes Ziel ist die Reduzierung von Treibhausgasemissionen bzw. des CO₂-Fußabdrucks im Bau (Herstellung/Errichtung) und der baulichen Erhaltung (Instandhaltung, Instandsetzung, Erneuerung) von Ingenieurbauwerken für die Straßenverkehrsinfrastruktur von mind. 50 % im Vergleich zum Referenzbeton mit CEM I (XF4, Zementgehalt 340 kg/m³):

- Erarbeitung einer belastbaren Grundlage für den sicheren, robusten und beschaffungsfähigen Einsatz des CO₂-optimierten Betons im DACH-Raum der Straßenverkehrsinfrastruktur
- Entwicklung eines DACH-tauglichen Bewertungs- und Einführungsrahmens (performancebasiert) inkl. Prüf-/QC-Logik, Interpretationsregeln und Abnahmevorschlag
- Potenzial- und Risikoanalyse des klinkerreduzierten oder klinkerfreien Bindemittelsystems für definierte infrastrukturelle Anwendungsfälle und Expositionen
- Bewertung der Verfügbarkeit/Skalierbarkeit mehrerer geeigneter Ersatzstoffe anstelle von z. B. Hüttensanden oder Flugaschen im DACH-Raum, inkl. Qualitätskriterien und Lieferkettenrisiken
- DACH-kompatible CO₂-Bewertungslogik inkl. Sensitivitätsanalyse zu Allokation und Systemgrenzen
- Identifikation priorisierter Anwendungsfelder für den breiten Einsatz in der Straßenverkehrsinfrastruktur

In der Angebotsphase ist auf Basis des aktuellen Standes des Wissens bereits ein besonders vielversprechendes Baustoffkonzept zu identifizieren, zu begründen und im Projekt weiter zu verfolgen.

Nicht-Ziele sind daher die Berücksichtigung:

- von externen Kompensationsmöglichkeiten (z. B. CO₂-Zertifikathandel) sowie
- aller Möglichkeiten der CO₂-Optimierung von Betonen.

Formulierung der Forschungsfragen

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- Für welche Bauteile und Expositions-/Beanspruchungssituationen der Straßenverkehrsinfrastruktur ist das identifizierte Baustoffkonzept geeignet und wo liegen die Anwendungsgrenzen?
- Welche Mindestanforderungen sind für Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit nachzuweisen und welches Prüfprogramm ist hierfür ausreichend und praxistauglich?
- Welche Ersatzstoffe (anstelle von Hüttensand und Flugaschen) sind im DACH-Raum mittelfristig und langfristig verfügbar sowie qualitätsstabil und welche Risiken ergeben sich aus Lieferketten, Importen und Qualitätsvariabilität?
- Welche Anpassungen sind für Herstellung, Einbau, Nachbehandlung und Baustellen-Qualitätskontrolle erforderlich, um robuste Prozesse und verlässliche Abnahmen zu ermöglichen?
- Wie sind Frisch-/Festbeton- und Dauerhaftigkeitsprüfungen zu bewerten, wenn klassische Grenzwerte nur eingeschränkt übertragbar sind?
- Wie stark beeinflussen Allokations- und Systemgrenzen-Entscheidungen die CO₂-Bewertung des klinkerreduzierten oder klinkerfreien Betons, und welche Vorgehensweise ist für die öffentliche Beschaffung geeignet?

Erwartetes Ergebnis

- DACH-Potenzialanalyse für einen CO₂-optimierten Beton inkl. Risiken und Grenzen
- Bewertungs- und Zulassungskonzept (performancebasiert): Prüfmatrix, Interpretationslogik, Qualitätskontrolle-/Abnahmevorschlag
- Rohstoff-/Lieferkettenbewertung für den DACH-Raum inkl. Skalierbarkeit (Einsatz als Massenbaustoff) und Qualitätskriterien
- Vorschlag für priorisierte Anwendungsfelder für den breiten Einsatz für Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur
- CO₂-Bewertungssystem mit geeigneten Kriterien/Indikatoren inkl. Sensitivitätsanalyse (Allokation/Systemgrenzen) als Entscheidungsgrundlage

Literatur

- [1] EN 206: Beton - Festlegung, Eigenschaften, Herstellung und Konformität
 - [2] ASTRA 82027: Leistungsbasierte Ausschreibung von Beton
 - [3] RILEM TC 224-AAM: Alkali activated materials
 - [4] Ye, G.; Dehn, F.: Mechanical Properties of Alkali-Activated Materials. State-of-the-Art Report of the RILEM Technical Committee 294-MPA. RILEM State-of-the-Art Reports. Springer Verlag, 2026
- **max. Projektdauer: 30 Monate**
 - **max. Projektkosten: 450.000 € (exkl. USt.)**

3.4 Nachhaltige Konstruktionsweisen

Ressourceneffiziente Konstruktionsweisen für Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur

Problembeschreibung/Herausforderung

Seit jeher stehen bei der Planung von Ingenieurbauwerken im Infrastrukturwesen die Ziele Funktionalität und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Angesichts der aktuellen Herausforderungen des Klimawandels rückt jedoch das Ziel eines klimaschonenden und ressourceneffizienten Bauens zunehmend in den Mittelpunkt.

Die Ressourceneffizienz von Infrastrukturbauten wird nicht nur durch die Materialwahl bestimmt, sondern in erheblichem Maß auch durch die Konstruktionsweise und Systemwahl (Tragwerksprinzip, Bauverfahren, Erhaltung, Rückbau- und Wiederverwendbarkeit).

In dieser Forschungsausschreibung werden innovative, CO₂-optimierte Konstruktionskonzepte für häufig vorkommende Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur gesucht, die die derzeit üblichen Konstruktionsweisen mittelfristig ersetzen und weiterentwickeln sollen.

Für diese Überlegungen können unter anderem folgende Fragen zu exemplarischen Konstruktionsweisen dienen, ohne die Antragstellenden auf diese einengen zu wollen:

- Lassen sich materialoptimierte (feingliedrig, aufgelöst) Betonkonstruktionen wirtschaftlich so gestalten, dass sie zugleich robust und dauerhaft sind?
- Können CO₂-arme Alternativen zu Stahlbetonstützmauern nahezu wartungsfrei und inspektionsfreundlich geplant und hergestellt werden (z. B. Natursteinstützmauern)?
- Gibt es innovative Möglichkeiten, um die Brückenausstattung für Bau und Betrieb zu optimieren (CO₂, Primärenergiebedarf, Recycling, Bauzeiten, Erneuerungszyklen)?

Ausgangslage

Obwohl erste Ansätze und Studien zur Nachhaltigkeitsbilanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur vorliegen (u. a. nationale Untersuchungen, interne Studien, Berechnungstools), fehlen bislang konkrete Impulse dazu, bei welchen Bauwerken alternative Konstruktionsweisen, die als nachhaltig einzustufen sind, sinnvoll und häufig eingesetzt werden könnten.

Ziele

Ziel ist die Entwicklung neuer und innovativer CO₂-optimierter Konstruktionskonzepte, die die derzeit üblichen Konstruktionsweisen mittelfristig weiterentwickeln oder ersetzen und folgende Anforderungen über den gesamten Lebenszyklus erfüllen sollen:

- Funktionalität
- Verkehrssicherheit
- Berücksichtigung zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen: Inspizierbarkeit und Wartbarkeit im Betrieb, Flexibilität in der Instandsetzung, Verstärkung und mögliche Adaption der Konstruktion
- Technische Anforderungen wie Dauerhaftigkeit und Robustheit
- Berücksichtigung von betrieblichen Faktoren, wie Bauzeit, Maschinenbedarf, sowie Vermeidung von Verkehrseinschränkungen sowohl bei der Errichtung als auch bei Instandsetzungen
- Wirtschaftlichkeit, d. h. Lebenszykluskostenbetrachtung und Aussagen zu erwartbaren Nutzungsdauern
- Berücksichtigung von Kreislauffähigkeit, insbesondere Zirkularitätsindex, Potential für Wiederverwendung und Recycling, Rückbaumöglichkeiten und Abbruchmethoden, Verwendung und Verfügbarkeit von (natürlichen) Materialien
- Berücksichtigung von mehreren Wirkungskategorien einer Ökobilanzierung, u. a. Treibhausgasemissionen, Energieverbrauch
- Der aktuelle Stand der Nachhaltigkeitsbilanzierungen sowie aktuelle Entwicklungen der DACH-Länder sind zu berücksichtigen.

Die Materialwahl bzw. die Wahl der Materialkombination ist den Antragstellenden überlassen, jedoch sollte die Forschung keine detaillierte Materialforschung beinhalten, sondern auf üblicherweise verwendete Materialien abzielen.

Es sollen neue Konstruktionsprinzipien anhand von Beispielen vorgestellt und durch Berechnungen und Bemessungen nach dem Stand der Regeln untermauert werden. Außerdem soll auf die o. a. Anforderungen eingegangen und deren Einhaltung durch fundierte Nachweise und Nachhaltigkeitsberechnungen belegt werden.

Besondere Relevanz hat die Einbettung in die Kreislaufwirtschaft: Reuse, Recycling, Demontierbarkeit und Rückbaubarkeit werden bisher projektbezogen und uneinheitlich bewertet. Gleichzeitig müssen Funktion, Verfügbarkeit, Bauablauf und Betriebssicherheit mindestens dem Referenzfall entsprechen.

Es sollen auch pragmatische Entscheidungsgrundlagen bzw. ein DACH-einheitliches Bewertungsschema für die Auswahl von alternativen Bauweisen, basierend auf ausgewählten Kriterien und Indikatoren erstellt werden. Beispielsweise sollen für das Kriterium der Kreislaufwirtschaft die Indikatoren der Wiederverwendbarkeit und Demontierbarkeit sowie ein Zirkularitätsindex betrachtet werden. Die Wiederverwendbarkeit kann auch qualitativ ermittelt werden (z. B. gut, mittel, schlecht) wohingegen ein Zirkularitätsindex nur quantitativ ermittelt und bewertet werden kann und nicht so genau und weniger belastbar ist. Für eine ausgewogene Bewertung sollen technische, wirtschaftliche und ökologische Kriterien mit transparenten dazugehörigen Indikatoren dienen.

Das Forschungsprojekt soll nicht darauf abzielen, alle Möglichkeiten von verschiedenen Konstruktionsweisen zu verfolgen. Vielmehr sollen bereits in der

Angebotsphase, auf Basis des aktuellen Stands des Wissens drei Konstruktionskonzepte, die im DACH-Raum besonders häufig angewendet sind, identifiziert, begründet und im Projekt weiterverfolgt werden.

Formulierung der Forschungsfragen

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- Wo liegen die größten Hebel zur Ressourceneinsparung auf Systemebene (Tragwerksprinzip, Vorfertigung, Instandsetzung vs. Ersatz, Rückbaukonzept)?
- Für welche Bauwerktypen und Randbedingungen sind alternative Bauweisen (z. B. Trockensteinmauer vs. Betonstützmauer, Holz-/Verbundsysteme vs. klassische Stahlbeton-/Spannbetonlösungen) funktional gleichwertig und ressourceneffizienter?
- Welcher Anwendungsfall ist für die einzelnen Bauwerkstypen geeignet und wie wird die Vergleichsbasis eindeutig definiert (Funktion, Nutzungsdauer, Sicherheitsniveau, Verfügbarkeit, Unterhaltsstrategie)?
- Wie können Dauerhaftigkeit und Lebensdauer von alternativen Bauweisen abgeschätzt werden (u. a. Definition von Risiken)?
- Welche Anforderungen an Ausführung und betriebliche und bauliche Erhaltung müssen gestellt werden, damit eine Bauweise als nachhaltig und praxistauglich gilt (inkl. Risiken, Mögliche Qualitätskontrollen, Bauzeit, Verkehrseinschränkungen)?

Erwartetes Ergebnis

- Handlungsempfehlungen für Planung, Ausschreibung, Ausführung und Erhaltung inkl. Potential zur Ressourceneinsparung für geeignete Anwendungsfelder
- Systematischer Vergleich von drei alternativen Konstruktionsweisen (DACH-kompatibel) inkl. statischer Nachweise und Nachhaltigkeitsberechnungen im Vergleich zur jeweils konventionellen Konstruktionsweise
- Darstellung eventueller Abweichungen zu aktuellen Regelwerken
- Auswirkungen auf das zukünftige Erhaltungsmanagement, insbesondere Inspezierbarkeit und Wartbarkeit über den Lebenszyklus
- Vorschläge für Pilotanwendungen und Monitoring
- **max. Projektdauer: 24 Monate**
- **max. Projektkosten: 450.000 € (exkl. USt.)**

Table 3: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E-Dienstleistungen

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
<p>Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen 	<ul style="list-style-type: none"> – Auszug aus dem GewerbeRegister oder beglaubigte Abschrift des Berufsregisters oder des Handelsregisters des Herkunftslandes des:der Bietenden oder die dort vorgesehene Bescheinigung oder – falls im Herkunftsland keine Nachweismöglichkeit besteht – eine eidesstattliche Erklärung des Bewerbers, jeweils nicht älter als 12 Monate. – Bietende, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens oder in der Schweiz ansässig sind und die für die Ausübung einer Tätigkeit in Österreich eine behördliche Entscheidung betreffend ihre Berufsqualifikation einholen müssen, haben ein darauf gerichtetes Verfahren möglichst umgehend, jedenfalls aber vor Ablauf der Angebotsfrist einzuleiten. Gleiches gilt für Subunternehmende, an die der:die Bietende Leistungen vergeben will. Der:die Bietende hat den Nachweis seiner:ihrer Befugnis durch die Vorlage der entsprechenden Gewerbeberechtigung grundsätzlich in seinem:ihrer Angebot zu führen. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Befugnis von allfälligen Subunternehmern gesondert zu prüfen. – Aktueller Firmenbuchauszug (max. 6 Monate alt) – Der:die Bietende hat auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten drei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei Newcomer:innen (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen.
<p>Anfragen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Fragen zum Ausschreibungsinhalt oder zu formalen Aspekten (siehe Pkt. 2.2 des Instrumentenleitfadens für F&E-Dienstleistungen) sind ausschließlich schriftlich per E-Mail an mobilitaet@ffg.at in deutscher Sprache bis 02.09.2026 zu stellen. Die Antworten werden bis spätestens 11.09.2026 auf der Ausschreibungswebsite zur Verfügung gestellt.

4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE

Reichen Sie das Projekt ausschließlich elektronisch via [eCall](#) ein.

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

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projekthinhalte.
- **Arbeitsplan** beinhaltet die Darstellung der Arbeitspakete und Elemente des Projektmanagements wie Zeit-Managementplan (GANTT-Diagramm), Aufgaben, Meilensteine, Ergebnisse.
- **Konsortium** beschreibt die Expertise der einzelnen 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 auf der [DACH Call 2026 Website](#).

Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen

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

5 FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN

Die Auftraggeber BMIMI, BMV und UVEK/ASTRA treffen 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.

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.

F&E-Dienstleistungen werden nach Vertragsabschluss automatisch in der FFG Projektdatenbank veröffentlicht.

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 referierten 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.

6.4 Umgang mit Projektdaten – Datenmanagementplan

Ein Datenmanagementplan (DMP) ist ein Managementtool, das dabei unterstützt, effizient und systematisch mit in den Projekten generierten Daten umzugehen.

Für die Erstellung des DMP kann z. B. das kostenlose Tool [DMP Online](#) verwendet werden. Auch die Europäische Kommission bietet über ihre „[Guidelines on FAIR Data Management](#)“ Hilfestellung an.

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 (sogenannter „Open Access zu Forschungsdaten“)

Es ist sinnvoll, Forschungsdaten, die referierten Publikationen zugrunde liegen und deren Veröffentlichung zur Reproduzierbarkeit und Überprüfbarkeit der publizierten Ergebnisse notwendig ist, offen verfügbar zu machen.

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.

6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

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

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

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

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

7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG

Bei der Formalprüfung wird das Finanzierungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Bitte beachten Sie: Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbara Mängel, wird das Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

Tabelle 5: Formalprüfungscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E-Dienstleistungen)

<i>Kriterium</i>	<i>Prüfinhalt</i>	<i>Mangel behebbar</i>	<i>Konsequenz</i>
Das Finanzierungsansuchen ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor.	Befugnis, siehe Tabelle 3	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung