



**FFG**  
Forschung wirkt.

 Bundesministerium  
Innovation, Mobilität  
und Infrastruktur

AUSSCHREIBUNG 2026/1  
EINREICHFRIST 30.09.2026  
WIEN, MAI 2026

---

**MOBILITÄTSWENDE 2026/1:  
MOBILITÄTSTECHNOLOGIE  
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

## INHALTSVERZEICHNIS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>TABELLENVERZEICHNIS.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1 Verpflichtendes Vorgespräch bei Leitprojekten .....   | 5         |
| 1.2 Diversität in der Teamzusammensetzung .....   | 5         |
| 1.3 Beratungsgespräche.....   | 5         |
| <b>2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE .....</b>   | <b>7</b>  |
| 3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen .....  | 8         |
| 3.1.1 Leitprojekt Traktionsbatterien.....   | 8         |
| 3.1.2 Leitprojekt Automatisierte Gütermobilität (auf der Straße).....   | 9         |
| 3.1.3 Elektrifizierte Mobilität: Traktionsbatterie und<br>Wasserstoffbrennstoffzellen für oberflächengebundene Fahrzeuge<br>..... | 12        |
| 3.1.4 Ladeinfrastrukturen für oberflächengebundene Elektrofahrzeuge<br>.....  | 14        |
| 3.1.5 Software Defined Vehicles .....   | 15        |
| 3.1.6 Batterie-Retrofitting von dieselhydraulischen<br>Verschublokomotiven .....  | 16        |
| 3.1.7 Strategische Allianz Automatisierte Mobilität in Österreich.....  | 18        |
| <b>4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....</b>   | <b>22</b> |
| <b>5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND<br/>RECHTSGRUNDLAGEN .....</b>   | <b>23</b> |
| <b>6 WEITERE INFORMATIONEN .....</b>  | <b>24</b> |
| 6.1 Service FFG Projektdatenbank.....   | 24        |
| 6.2 Service BMIMI Open4Innovation .....   | 24        |
| 6.3 Open Access Publikationen .....   | 24        |
| 6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan .....   | 25        |
| 6.4.1 Datenmanagementpläne im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende   | 25        |
| 6.4.2 Veröffentlichung von Daten .....  | 25        |
| 6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....  | 26        |
| <b>7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG .....</b>  | <b>27</b> |

## TABELLENVERZEICHNIS

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente.....     | 4  |
| Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....                     | 4  |
| Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte.....                         | 7  |
| Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente - Förderung .....           | 22 |
| Tabelle 5: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen..... | 27 |

# 1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die Ausschreibung zum Thema Mobilitätswende 2026/1 – „Mobilitätstechnologie: Mit F&E in Fahrzeugtechnologie und Automatisierter Mobilität die Mobilitätswende vorantreiben“ im Frühjahr 2026 stehen 18,5 Millionen EUR zur Verfügung.

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

| Förderungs-/Finanzierungsinstrument             | Kurzbeschreibung   | maximale Förderung in €   | Förderungsquote | Laufzeit in Monaten | Kooperationserfordernis |
|---|--|---------------------------|-----------------|---------------------|-------------------------|
| <b>Kooperatives F&amp;E-Projekt</b>             | Industrielle Forschung od. Experimentelle Entwicklung                                    | min. 100.000, max. 2 Mio. | max. 85 %       | max. 36             | ja                      |
| <b>Leitprojekt</b>                              | Produktives Umfeld für Innovation, Vernetzung, Forschung und Wissenstransfer             | min. 2 Mio, max. 4 Mio    | max. 85 %       | max. 48             | ja                      |
| <b>Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen</b> | Thematisch ausgerichtete Aktivität zur Vernetzung und Mobilisierung im Innovationssystem | max. 400.000              | max. 85 %       | max. 36             | nein                    |

Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt

| Weitere Information                            | Nähere Angaben  |
|--|---|
| <b>Budget gesamt</b>                           | 18,5 Millionen €  |
| <b>Einreichfrist</b>                           | 30.09.2026, 12:00 Uhr   |
| <b>Sprache</b>                                 | Deutsch   |
| <b>Verpflichtendes Vorgespräch</b>             | Leitprojekt: Verpflichtendes Vorgespräch bis 01.09.2026   |
| <b>Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen</b> | Verena Eder, T 057755-5036; E <a href="mailto:verena.eder@ffg.at">verena.eder@ffg.at</a><br>Inga Oun, T 0557755-5095; E <a href="mailto:inga.oun@ffg.at">inga.oun@ffg.at</a><br>Johannes Fritzer, T 057755-5032; E <a href="mailto:johannes.fritzer@ffg.at">johannes.fritzer@ffg.at</a> |
| <b>Ansprechpersonen für Kostenfragen</b>       | Kamil Dyl, T 057755-6096, E <a href="mailto:kamil.dyl@ffg.at">kamil.dyl@ffg.at</a><br>Robert Weiss, T 057755-6094; E <a href="mailto:robert.weiss@ffg.at">robert.weiss@ffg.at</a>   |
| <b>Information im Web</b>                      | <a href="https://www.ffg.at/mobilitaet-call2026mt">https://www.ffg.at/mobilitaet-call2026mt</a>   |

**Weitere Information**    **Nähere Angaben**

**Zum Einreichportal**    <https://ecall.ffg.at>

## 1.1 Verpflichtendes Vorgespräch bei Leitprojekten

Die Einreichung eines Leitprojektes erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes Vorgespräch mit dem BMIMI und der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) bis spätestens 01.09.2026. Terminvereinbarungen für die verpflichtenden Vorgespräche sind für das **Leitprojekt Traktionsbatterien** rechtzeitig an [johannes.fritzer@ffg.at](mailto:johannes.fritzer@ffg.at) zu richten. Für das verpflichtende Vorgespräch zum **Leitprojekt Automatisierte Gütermobilität (auf der Straße)** wenden Sie sich an [inga.oun@ffg.at](mailto:inga.oun@ffg.at). Bitte senden Sie im Vorfeld eine Projektskizze, um das Gespräch effizient gestalten zu können. Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie bei den Ausschreibungsdokumenten auf der [Ausschreibungsseite](#).

## 1.2 Diversität in der Teamzusammensetzung

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

Die FFG unterstützt Sie dabei mit Förderungen! Informationen dazu finden Sie auf der Website: <https://www.ffg.at/gleichstellung-und-vielfalt>

## 1.3 Beratungsgespräche

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

Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie bei den Ausschreibungsdokumenten auf der [Ausschreibungsseite](#).

## 2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

---

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

- Erreichung eines deutlichen Fortschritts bei der Integration von **Automatisierten Fahrzeugen** in den Güterverkehr
- **Signifikante Fortschritte bei Traktionsbatterien erzielen**, insbesondere durch innovative Technologien, skalierbare und ressourceneffiziente Herstellungsprozesse sowie kreislauffähige Design- und Recyclingkonzepte mit messbaren Verbesserungen bei Energiedichte, Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Lebensdauer sowie einer Reduktion kritischer Rohstoffe
- **Die Leistungsfähigkeit von PEM-Brennstoffzellensystemen deutlich erhöhen**, insbesondere durch verbesserte Stacks und Systemkomponenten, skalierbare Herstellungsverfahren und kreislauffähige Systemdesigns mit Fortschritten bei Effizienz, Leistungsdichte, Kaltstartfähigkeit und Lebensdauer
- **Die Entwicklung und Systemintegration intelligenter, effizienter elektrischer Ladeinfrastrukturen vorantreiben**, insbesondere für Anwendungen im Schienen-, Schiff-, Straßen-, Off-Road- und Nutzfahrzeugbereich sowie deren optimale Einbindung in das Energie- und Verkehrssystem
- **Die Dekarbonisierung und Elektrifizierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben**, insbesondere durch den Technologietransfer von Batterie- und Antriebstechnologien aus dem Bereich Straße
- **Deutliche Fortschritte in der KI-gestützten Entwicklung von Software-Defined Vehicles erzielen**, insbesondere durch automatisierte Entwicklungs- und Validierungsprozesse, Virtualisierungen sowie sichere und regulatorisch abgesicherte Over-the-Air-Updates mit Verbesserungen bei Effizienz, Entwicklungszeit und Softwarequalität
- Verbesserung der **Geschlechterausgewogenheit und Diversität in den Projektteams** sowie **Berücksichtigung der Genderdimension und Diversitätsaspekte in der inhaltlichen Bearbeitung** jener Projekte, deren Forschungsergebnisse oder Projektinhalte Menschen betreffen

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

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

### 3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

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

Table 3: Überblick Schwerpunkte

| Schwerpunkte   | Instrumente   | indikatives Budget |
|--|---|--------------------|
| <b>3.1.1 Leitprojekt Traktionsbatterien</b>  | Leitprojekt   | 4 Mio. €           |
| <b>3.1.2 Leitprojekt Automatisierte Gütermobilität (auf der Straße)</b>  | Leitprojekt   | 3,5 Mio. €         |
| <b>3.1.3 Elektrifizierte Mobilität: Traktionsbatterie und Wasserstoffbrennstoffzellen für oberflächengebundene Fahrzeuge</b> | Kooperatives F&E-Projekt                              | 6,5 Mio. €         |
| <b>3.1.4 Ladeinfrastrukturen für oberflächengebundene Elektrofahrzeuge</b>   | Kooperatives F&E-Projekt (Experimentelle Entwicklung) | 4,1 Mio. €         |
| <b>3.1.5 Software Defined Vehicles</b>   | Kooperatives F&E-Projekt (Experimentelle Entwicklung) |                    |
| <b>3.1.6 Batterie-Retrofitting von dieselhydraulischen Verschublokomotiven</b>   | Kooperatives F&E-Projekt (Experimentelle Entwicklung) |                    |
| <b>3.1.7 Strategische Allianz Automatisierte Mobilität in Österreich</b>   | Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen              | 400.000 €          |

## 3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

### 3.1.1 Leitprojekt Traktionsbatterien

#### Spezifische Herausforderung

Im Sinne des österreichischen FTI-Pakt 2027 - 2029 und der Industriestrategie Österreich 2035 werden Mittel für ein wegweisendes **Leitprojekt** im Bereich **Traktionsbatterien** vom BMIMI zur Verfügung gestellt. Traktionsbatterien sind als Herzstück emissionsarmer Antriebe ein essenzieller Bestandteil der **zukünftigen Mobilitätstechnologien**, die als strategisches Stärkefeld der österreichischen Industrie gezielt gefördert werden.

#### Inhaltliche Abgrenzung

Das Leitprojekt soll die regionalen **Stakeholder** und **Stärkefelder** im Bereich Batterieforschung, -entwicklung und -fertigung von **Traktionsbatterien** (einschließlich deren Kreislaufwirtschaft) nachhaltig stärken. Aufbauend auf bestehenden österreichischen Strategien wie der Industriestrategie Österreich 2035 und laufenden Batterieprojekten in Österreich soll das Leitprojekt als Nukleus für die Ausdifferenzierung regionaler Wertschöpfungsketten dienen und gezielt **technologische** sowie **systemische** Innovationen vorantreiben. Die Verwertung bzw. Marktüberführung der Innovationen ist klar und überzeugend darzulegen.

Das Leitprojekt muss dabei konkret **regionale Potenziale und Spezialisierungen bündeln** und die **effiziente Nutzung bestehender Ressourcen, Kompetenzen und Innovationsnetzwerke** sowie eine spätere **Anschlussfähigkeit an europäische und nationale Initiativen** und Förderinstrumente sicherstellen. Bei der Entwicklung von Komponenten oder eines Verfahrens ist ein signifikanter Mehrwert gegenüber dem Stand der Technik über zu erwartende Leistungskennzahlen darzulegen.

#### Erwartete Wirkung

Der Wirkungsbeitrag des Leitprojekts ist im Förderantrag nachvollziehbar darzustellen und soweit möglich anhand geeigneter Kennzahlen zu quantifizieren. Dabei sind insbesondere folgende Zielsetzungen zu adressieren:

- Entwicklung innovativer Batterietechnologie für Traktionsbatterien und/oder Kreislaufwirtschaftsprozesse von Traktionsbatterien.
- Aufbau und Ausbau einer resilienten, regional verankerten Wertschöpfungskette zur Förderung von Innovationen.
- Strategische Vernetzung regionaler Akteure aus Forschung, Industrie und Technologie im Bereich Batterietechnologie, -fertigung und -recycling.
- Aufgrund der Bedeutung von Batterien als elektrischer Energiespeicher gibt es bestehende (geförderte) Projekte und Aktivitäten in Österreich. Das Leitprojekt soll diese Aktivitäten berücksichtigen (Vermeidung von Doppelgleisigkeiten, Hebung von Synergien) und - wo sinnvoll möglich - an diese Projekte und Aktivitäten den Anschluss suchen.

- Nachhaltige Verankerung der Projektergebnisse in den strategischen Planungen und Entwicklungskonzepten der beteiligten Unternehmen und Partner. Die Umsetzung und Nachnutzung der Resultate im betrieblichen Alltag sowie in bestehenden Netzwerken sind nachvollziehbar darzulegen.
- Zusammenarbeit mit der Projektbegleitung.

Das BMIMI wird eine Projektbegleitung beauftragen, eine Zusammenarbeit mit der Projektbegleitung und dem BMIMI, insbesondere für eine etwaige Anpassung zukünftiger Batterie-bezogener BMIMI Aktivitäten, wird vorausgesetzt und entsprechende Ressourcen sind im Projekt einzuplanen. Ziel der Projektbegleitung ist der Zugang zu relevanten Stakeholdern, Netzwerken und Initiativen, die das Projektkonsortium allein u. U. schwer erreichen würde, die Sicherstellung, dass Projektergebnisse nicht isoliert bleiben, sondern die Informationen in bestehende BMIMI Strukturen und Aktivitäten einfließen und die Präsentation des Projektes in relevanten nationalen und europäischen Communities und politischen Kontexten. Die Einrichtung eines geeigneten Projektbeirates wird empfohlen.

#### **Ausgeschriebene Instrumente** (vgl. Tabelle 1):

- Leitprojekt (max. 48 Monate, min. 2 Mio. €, max. 4 Mio. € Förderung)
- Es soll ein Projekt gefördert werden.

### **3.1.2 Leitprojekt Automatisierte Gütermobilität (auf der Straße)**

#### **Spezifische Herausforderung**

Automatisierte Fahrzeuge wurden in den letzten Jahren sehr rasch weiterentwickelt, national und international finden hierzu Pilotprojekte statt. Als ein Ziel der Industriestrategie 2035 gilt, in Österreich eine oder mehrere Modellregion(en) für automatisierte Mobilität zu etablieren. Neben dem öffentlichen Personennahverkehr, der im aktuell laufenden Leitprojekt **ROBERTA** bearbeitet wird, soll nun auch die automatisierte Gütermobilität in einem Leitprojekt näher betrachtet werden. Im Güterverkehr ist der Wettbewerbsdruck besonders hoch; hier kann Automatisierung einen entscheidenden Hebel darstellen, um Herausforderungen wie den Mangel an qualifiziertem Personal sowie eingeschränkte Betriebszeiten infolge von Pausenregelungen wirksam zu begegnen, das System zu entlasten und so die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Das Leitprojekt soll ermöglichen, hier First Mover zu sein und potenzielle Wettbewerbsvorteile zu erschließen. Es gilt, Lösungen für den nachhaltigen Einsatz sowie die Skalierung der Technologie zu finden, um den Regelbetrieb von automatisierten Fahrzeugen zum Gütertransport unter den vorhandenen Rahmenbedingungen in Österreich zu ermöglichen.

#### **Inhaltliche Abgrenzung**

In diesem Leitprojekt soll der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im straßengebundenen Güterverkehr und deren Integration ins Mobilitätssystem demonstriert werden. Eingereichte Projekte sollen vorrangig Use Cases auf öffentlichen Straßen umfassen, die neue Lösungen durch den Einsatz automatisierter Mobilität im Güterverkehr ermöglichen. Die Automatisierung des

Schienengüterverkehrs sowie Projekte zu (urbanen) Zustellrobotern abseits der Fahrbahn und LKW-Platooning sind dabei explizit ausgeschlossen. Ausschließlich ein Andocken an diese Prozesse ist im Projekt, im Sinne von Schnittstellen- und Prozessdesign, möglich.

Möglich ist zudem die Betrachtung von multimodalen Umschlagprozessen, Umschlagprozessen in Hubs und zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Größe und mit verschiedenen Aufbaukonzepten. Hub-to-Hub Transporte sowie innerbetriebliche Umschlagprozesse können dabei im Sinne der Systemintegration mitbetrachtet werden. Jedenfalls muss ein Beitrag zur Mobilitätswende gegeben sein, wie etwa die Erhöhung der Transportkapazitäten, die Verlagerung von Transporten, die Vermeidung von Leerfahrten sowie eine generelle Erhöhung der Nachhaltigkeit in allen Teilaspekten (ökonomisch, ökologisch, sozial). Es muss sich dabei um reale Anwendungsfälle mit Einbindung der relevanten Partner (Kund:innen, Spediteure, ...) handeln. Der Fokus soll nicht auf der technischen Demonstration von automatisierten Fahrzeugen an sich liegen, es soll vielmehr die Einbettung der automatisierten Fahrzeuge in das Mobilitätssystem bearbeitet werden.

Das Leitprojekt soll für die gewählten Gütermobilitäts-Anwendungsfälle die gesamte Prozesskette abbilden: von der Planung über die Entwicklung, die Beschaffung bis hin zum Betrieb – vom Fahrzeug über die erforderliche physische und digitale Infrastruktur (C-ITS für CCAM) sowie die entsprechenden (betrieblichen) Prozesse sowie Schnittstellen zwischen den beteiligten Akteuren. Im Sinne der Interoperabilität und Übertragbarkeit sollten die einzelnen Module innerhalb der Wertschöpfungskette möglichst flexibel gestaltet sein, um vielseitig eingesetzt werden zu können.

Das Konsortium ist dabei so zu wählen, dass die entsprechenden erforderlichen Kompetenzen, auch für eine spätere Übernahme in den Realbetrieb sowie weitere Skalierung, in der Partnerstruktur abgebildet sind.

Bei den eingesetzten Fahrzeugen muss es sich um vollautomatisierte Fahrzeuge handeln – sämtliche Fahraufgaben (Längs- und Querführungen) sind auf das System zu übertragen und das System muss in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen. In Antizipation auf zukünftige Rechtsrahmen ist ggf. bereits eine Unterstützung und Beaufsichtigung durch einen „Bediener für den Ferneingriff“<sup>1</sup> vorzusehen.

Das Leitprojekt muss einen konkreten und verwertbaren Beitrag hinsichtlich der Marktüberleitung und eines zukünftigen Regelbetriebs inkl. Skalierungsstrategie nach Projektende liefern. Dafür müssen ausreichend Industrieakteure am Projekt beteiligt sein, auf die Schaffung österreichischer Wertschöpfung ist dabei besonders Wert zu legen. Sämtliche für die Umsetzung des Vorhabens erforderliche Kompetenzen müssen innerhalb des Konsortiums abgebildet sein, für Teilaspekte kann die strategische Kooperation mit internationalen Partnern sinnvoll sein. Vom Konsortium

---

<sup>1</sup> Der Begriff stammt aus der EU-Durchführungsverordnung EU DVO 2022/1426: [Implementing regulation - 2022/1426 - EN - EUR-Lex](#)

wird erwartet, dass alle zumutbaren Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass alle projektbezogenen Daten und Datenflüsse innerhalb der EU verbleiben und die Übertragung sensibler Inhalte außerhalb der EU vermieden wird. Es ist sicherzustellen, dass die DSGVO eingehalten wird. Fahrzeuge, Software und Hardwarekomponenten sollen, soweit zu akzeptablen Kosten möglich, von europäischen Herstellern bezogen werden. Eine (Neu-)Entwicklung bzw. Anschaffung der Fahrzeuge ist nicht Gegenstand der Förderung.

Im Sinne eines Leitprojekts ist auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sowie die Erhöhung der Sichtbarkeit für österreichische Technologien, Verfahren, Produkte und Dienstleistungen auf nationaler und internationaler Ebene zu achten. Bei der Integration von (Non-EU) Partnern muss insbesondere die weitere Skalierungsstrategie nach Projektende dargestellt werden.

Bei der Auswahl und Inbetriebnahme automatisierter Gütertransportfahrzeuge müssen der aktuell gültige Rechtsrahmen für automatisiertes Fahren (AutomatFahrV) und die darin enthaltenen Bestimmungen berücksichtigt werden. Das Inverkehrbringen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erfordert eine Bescheinigung durch das Bundesministerium. Zu diesem Zweck ist die Kontaktaufnahme mit der [Kontaktstelle für automatisierte Mobilität](#) erforderlich. Der Betrieb gänzlich fahrerloser Fahrzeuge ist aktuell gemäß dieser Verordnung nicht erlaubt. Sollte der Rechtsrahmen sich in der Laufzeit des Projektes ändern oder weiterentwickeln, ist dies im Leitprojekt zu berücksichtigen und dafür Ressourcen einzuplanen. Das Konsortium sollte sicherstellen, dass die Projektinhalte flexibel genug sind, um sowohl bestehenden als auch künftig geltenden Regelungen gerecht zu werden.

Für die erfolgreiche Durchführung des Projektes muss die Verfügbarkeit der Fahrzeuge nach spätestens der Hälfte der Projektlaufzeit sichergestellt sein.

Erkenntnisse aus nationalen Vorprojekten (u. a. [Connecting Austria](#), [AWARD](#), [ROBERTA](#), [Auto.Ready](#)) sind jedenfalls gleichermaßen zu berücksichtigen, wie bestehende europäische Initiativen und daraus resultierende Forschungsprojekte (z. B. [MODI](#)). Im Sinne einer europäischen Verwertbarkeit und Inwertsetzung österreichischer Kompetenzen sind gezielte europäische oder internationale Kooperationen im Rahmen des Projektes verpflichtend zu integrieren. Eine Integration in die geplanten Demonstrations- und Harmonisierungsvorhaben auf europäischer Ebene, bspw. der [CCAM Partnerschaft](#), ist erstrebenswert, ebenso ist eine Anwendung der European Common Evaluation Methodology for CCAM empfohlen. Für C-ITS Funktionalitäten sind die aktuellen, vollständig harmonisierten C-ROADS Spezifikationen anzuwenden oder ein Abweichen explizit zu begründen.

### **Erwartete Wirkung**

Durch das Leitprojekt soll nachweislich demonstriert werden, dass die Integration automatisierter Lösungen in das Mobilitätssystem sowie in einen realen Betriebsablauf auf einer tatsächlichen Transportrelation mit „echten“ Gütern nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich darstellbar ist. Es soll die Frage geklärt werden, welche innovativen und nachhaltigen (insb. ökonomischen) Lösungen durch den Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Güterverkehr möglich sind und welche

Anforderungen für eine erfolgreiche Umsetzung nach Projektende, inkl. Geschäfts- und Betreibermodelle, erfüllt werden müssen.

Es sollen innovative und nachhaltige Lösungsbausteine für eine erfolgreiche Skalierung automatisierter Mobilität in Österreich entlang ausgewählter Komponenten der Wertschöpfungskette entwickelt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Akteure im Bereich automatisierter Mobilität weiter vorantreiben.

Der Wissenstransfer und das Systemlernen sollen sichergestellt sein und einen Schwerpunkt des Leitprojektes darstellen. Ein entsprechender Wissensaustausch über passende Formate, wie zum Beispiel mit [SAAM Austria](#), dem laufenden Leitprojekt [ROBERTA](#) und auch den künftigen Modellregionen<sup>2</sup>, soll sichergestellt und entsprechende Ressourcen dafür vorgesehen sein.

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

#### **Ausgeschriebene Instrumente** (vgl. Tabelle 1):

- Leitprojekt (max. 48 Monate, min. 2 Mio. €, max. 3,5 Mio. € Förderung)
- Es soll ein Projekt gefördert werden.

### **3.1.3 Elektrifizierte Mobilität: Traktionsbatterie und Wasserstoffbrennstoffzellen für oberflächengebundene Fahrzeuge**

#### **Spezifische Herausforderung**

Emissionsarme Antriebe tragen maßgeblich zur Transformation hin zu effizienteren, sichereren und klimafreundlicheren Mobilitätstechnologien bei. Mobilitätstechnologien sind in der Industriestrategie 2035 und dem FTI-Pakt 2027 – 2029 als Stärkefeld definiert, das gezielt gefördert wird.

Unterstützt werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die zur Optimierung von **Traktionsbatterien** sowie **Wasserstoff-PEM-Brennstoffzellensystemen** (inklusive On-board-Wasserstoffspeichern) und deren Integration in oberflächengebundene Fahrzeuge (Straßen-, Off-Road- und Schienenfahrzeuge sowie Schiffe) beitragen.

---

<sup>2</sup> Siehe [Industriestrategie Österreich 2035](#) - Maßnahme 64

### Inhaltliche Abgrenzung

**Traktionsbatterie:** Angestrebt werden signifikante Fortschritte insbesondere hinsichtlich Energiedichte, Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Lebensdauer sowie Ressourceneffizienz und Reduktion kritischer Rohstoffe. Gefördert werden Projekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Entwicklung von Materialien über Zellen bis hin zu Modulen und Batteriepacks. Thematische Projektschwerpunkte können **beispielhaft** umfassen:

- Batteriematerialien und Zelltechnologie (z. B. Elektroden, Elektrolyte, Separatoren, Zellgehäuse) inklusive Simulations- und Analysemethoden.
- Zellpackaging, Module und Batteriepacks, einschließlich innovativer Designs für Reparaturfähigkeit, Second-Life-Anwendungen und Kreislauffähigkeit.
- Innovative, skalierbare und ressourceneffiziente Herstellungsprozesse und Recyclingprozesse, insbesondere zur Verringerung von Importabhängigkeiten.

**Wasserstoff-PEM-Brennstoffzellensysteme:** Dieser Schwerpunkt adressiert die Weiterentwicklung von PEM-Brennstoffzellensystemen für Anwendungen, bei denen batterieelektrische Lösungen an Grenzen stoßen (z. B. hinsichtlich Reichweite oder Betankungszeit). Entsprechende **Anwendungen** orientieren sich am österreichischen **Mobilitätsmasterplan 2030** sowie der österreichischen **Wasserstoffstrategie**.

Ziel ist eine deutliche Steigerung der Leistungskennzahlen von Brennstoffzellensystemen, insbesondere in Bezug auf Effizienz, Leistungsdichte und Lebensdauer sowie die Entwicklung skalierbarer und kreislauffähiger Systemdesigns. Gefördert werden Projekte **in folgenden Bereichen:**

- PEM-Brennstoffzellenkomponenten und -systeme (z. B. Membranen, Elektroden, Bipolarplatten, komplette Stacks).
- On-board-Wasserstoffspeicher (Druck-, Adsorptions- oder Kryotanks inklusive Materialentwicklung und Systemintegration).
- Innovative, skalierbare und ressourceneffiziente Herstellungsprozesse und Recyclingprozesse von PEM-Brennstoffzellenkomponenten und on-board-Wasserstoffspeicher, insbesondere zur Verringerung von Importabhängigkeiten.

### Erwartete Wirkung

Erwartet werden in **beiden Themenfeldern** nachvollziehbare und quantifizierbare Beiträge zur Verringerung von Abhängigkeiten, zur Verbesserung zentraler Leistungskennzahlen oder zur Senkung von Kosten entlang der jeweiligen Wertschöpfungsketten. Förderungswürdig sind insbesondere Projekte, die konkrete technologische Herausforderungen gezielt adressieren und darauf aufbauend praxistaugliche, messbar wirksame Lösungen mit nachweislichem Marktpotenzial entwickeln.

### Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt
- Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 50 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

#### **3.1.4 Ladeinfrastrukturen für oberflächengebundene Elektrofahrzeuge**

##### **Spezifische Herausforderung**

In der Industriestrategie 2035 werden konkrete strategische Maßnahmen für den schnellen Ausbau einer emissionsfreien Ladeinfrastruktur mit starkem Fokus auf Elektromobilität beschrieben.

Zur Bereitstellung innovativer Ladesysteme unterstützt dieser Ausschreibungsschwerpunkt neue Lösungen, die **elektrische Ladeinfrastrukturen** optimieren und deren intelligente sowie innovative Integration in das Strom- und Verkehrssystem ermöglichen.

##### **Inhaltliche Abgrenzung**

Gefördert werden sowohl wegweisende Konzepte für Ladeinfrastrukturen von Straßenfahrzeugen als auch für Off-Road-Fahrzeuge, Baumaschinen, Schienenfahrzeuge und Schiffe. Unterstützt werden **technologische Innovationen** sowie **innovative Systemintegrationen** entlang der **gesamten Wertschöpfungskette** – von der Entwicklung neuartiger Komponenten und Systeme bis hin zu netzdienlichen Lösungen wie Lastmanagement, Speicher- und Integration von erneuerbarer Energie, bidirektionales Laden sowie standardisierten, interoperablen Schnittstellen. Gefördert werden Projekte, die zur Optimierung von Ladeinfrastrukturen und deren Systemintegration in das Strom- als auch Verkehrssystem beitragen, mögliche thematische Projektschwerpunkte sind **beispielsweise**:

- Hochleistungs- und Megawattladen: Entwicklung thermisch optimierter Ladesysteme für schwere Nutzfahrzeuge zur Minimierung von Standzeiten.
- Bidirektionales Laden (V2G/V2H): Entwicklung intelligenter Rückspeisekonzepte zur Integration von Fahrzeugflotten als mobile Energiespeicher in das Netz.
- Ladelösungen für autonom agierende Fahrzeugflotten.
- Induktive Systeme: Steigerung der Effizienz sowie Standardisierung kontaktloser Energieübertragung für stationären und dynamischen Betrieb.
- Innovative Systemintegration: Integration in Strom- und Verkehrssysteme.

##### **Erwartete Wirkung**

Es werden nachvollziehbare und quantifizierbare Beiträge zur Verbesserung zentraler Leistungskennzahlen oder zur Senkung von Kosten erwartet. Besonders förderwürdig sind Projekte, die konkrete technologische Herausforderungen gezielt adressieren und darauf aufbauend praxistaugliche, sichere, messbar wirksame Lösungen mit nachweislichem Marktpotenzial entwickeln und die Nutzung und Weiterentwicklung offener Ladestandards beinhalten.

### Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung)
- Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 50 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

#### **3.1.5 Software Defined Vehicles**

##### **Spezifische Herausforderung**

Die Herausforderung für österreichische Unternehmen im Bereich Software-Defined Vehicles (SDV) ergibt sich aus der zunehmenden globalen Verschiebung der Wertschöpfung hin zu softwaregetriebenen Plattformen und der Dominanz großer Technologieunternehmen im SDV-Ökosystem. Während internationale Player durch die Kontrolle von Entwicklungsumgebungen, Cloud-Services und Software-Plattformen neue Machtpositionen einnehmen, agieren österreichische Firmen meist als Zulieferer in der Wertschöpfungskette. Österreichische Unternehmen stehen in enger Verbindung mit führenden OEMs und Tier-1-Zulieferern und übernehmen dabei oft eine zentrale Rolle.

Das Fehlen durchgängiger SDV-Entwicklungsumgebungen gilt als große Herausforderung. Österreichische Unternehmen müssen ihre Kompetenzen in diesem Bereich erheblich ausbauen, um nicht marginalisiert zu werden. Die drängende Aufgabe besteht darin, sich strategisch und organisatorisch stärker in die SDV-Ökosysteme einzubinden und eigenständige Software- und Plattformlösungen zu entwickeln, um im Wettbewerb mit globalen Tech-Konzernen und großen OEMs bestehen zu können.

##### **Inhaltliche Abgrenzung**

Der Ausschreibungsschwerpunkt zielt auf das Ablösen manueller und wenig skalierbarer Entwicklungsprozesse durch eine durchgängige Entwicklungsumgebung, die Fahrzeugdesign, Entwicklung, Simulation, Absicherung und den Live-Betrieb einschließlich sicherer Over-the-Air-Updates integriert. Dies umfasst sowohl grundlegende Systemarchitekturkomponenten als auch spezifische Innovationsfelder wie beispielsweise

- Digital Twin und virtuelle Fahrzeugmodelle um eine umfassende Simulation von Fahrzeug-ECUs oder Netzen und Umgebungen zu ermöglichen, oder um Software vor dem realen Einsatz virtuell testen zu können;
- Cloud-native CI/CD-Ketten zum Automatisieren des Softwareentwicklungszyklus mit Versionskontrolle, Build-Automatisierung und kontinuierlicher Integration;
- Automatisierte Simulation und KI-basierte Tests zum Gewährleisten von Qualität und Robustheit durch automatisierte Testgenerierung und datengetriebene Delta-Analysen, umfangreiche virtuelle Tests sowie zum

Erzeugen regulatorisch belastbarer Nachweise für dynamische Software-Updates.

- Integrierte Safety-Mechanismen und Cybersecurity-Anforderungen.
- API- und SDK-Plattformen zum Schaffen offener Schnittstellen für modulare Softwareerweiterungen und Ökosystementwicklung.
- Datenplattformen mit Telemetrie und KI-gestützten Analysen zum Unterstützen kontinuierlicher Produktverbesserung.

Die Zielgruppe umfasst OEMs, Zulieferer sowie Software- und KI-Entwickler im Automotive-Bereich. Erwartete Ergebnisse sind Beiträge zur Entwicklung von SDV-Entwicklungsplattformen, die datengetriebene, KI-gestützte Automatisierung von Prüf-, Test- und Updateprozessen mit der vollständigen Integration in virtuelle Fahrzeugmodelle und cloud-native Softwareentwicklungszyklen verbinden.

### **Erwartete Wirkung**

Die erwartete Wirkung besteht darin, österreichischen Unternehmen eine nachhaltige Stärkung ihrer Position in den internationalen Wertschöpfungsketten des Software-Defined Vehicle-Marktes zu ermöglichen. Durch die Entwicklung KI-gestützter, durchgängiger Entwicklungsumgebungen mit sicheren Over-the-Air-Update-Fähigkeiten soll die Innovationskraft österreichischer Anbieter gestärkt werden. Dies soll maßgeblich zur Erhöhung der technologischen Autonomie beitragen, indem Abhängigkeiten von nicht Europäischen Plattformen reduziert und eigenständige Software-Produktionssysteme etabliert werden. Langfristig soll sich Österreich so als führender Entwicklungsstandort für SDV-Technologien mit globaler Sichtbarkeit etablieren und damit einen Beitrag zur in der Industriestrategie Österreich 2025 formulierten Vision leisten, bis 2035 Österreich zu den zehn wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften gehören zu lassen. Insgesamt soll ein Beitrag zum Auf- und Ausbau eines innovationsgetriebenen SDV-Ökosystems geleistet werden, das technologische Führerschaft und wirtschaftliche Wertschöpfung nachhaltig sichert.

### **Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):**

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung)
- Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 50 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

### **3.1.6 Batterie-Retrofitting von dieselhydraulischen Verschublokomotiven**

#### **Spezifische Herausforderung**

Die spezifische Herausforderung für den Betrieb von Verschublokomotiven bei der Umrüstung bestehender Diesel-Verschublokomotiven auf batterieelektrischen Antrieb ergibt sich aus der Notwendigkeit, kosteneffiziente Alternativen zu Neufahrzeugen zu finden, ohne dabei Abstriche bei der Betriebszuverlässigkeit und Sicherheit zu machen. Zwar bietet das Refurbishment mit batterieelektrischem Antrieb die Vorteile reduzierter Investitionskosten, kürzerer Umsetzungszeiten und Nachhaltigkeit durch

Verlängerung der Lebensdauer robuster Altfahrzeuge, dennoch sind erhebliche technische Hürden zu überwinden. Die Integration schwerer Batteriepakete in bestehende Lokplattformen ist durch limitierte Bauraumverfügbarkeit, veränderte Achslasten und erforderliche Anpassungen im Energiesystem sowie in der Steuerung komplex. Zudem erfordert die elektrische Nachrüstung eine tiefe Integration in bestehende Fahrzeugdiagnose- und Leitsysteme, die ursprünglich für Dieselmotoren konzipiert wurden. Zusätzlich muss die notwendige Ladeinfrastruktur aufgebaut und wirtschaftlich betrieben werden. Insgesamt erfordert die Umstellung eine sorgfältige Balance zwischen technischer Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und regulatorischen Rahmenbedingungen, um nachhaltige und praxistaugliche Lösungen für den kostensensiblen Verschubbetrieb in Österreich zu realisieren.

### **Inhaltliche Abgrenzung**

Im Rahmen dieser Ausschreibung wird der Schwerpunkt auf die Entwicklung innovativer, batterieelektrischer Verschublokomotivtechnologien gelegt, welche die Dekarbonisierung im Bereich des Verschub- und Rangierbetriebs ermöglichen. Ziel ist die Erforschung und Realisierung nachhaltiger Antriebssysteme, die eine fahrdrahtunabhängige, energieeffiziente und betriebssichere Lösung darstellen. Dabei sind insbesondere technische Herausforderungen zu adressieren, die sich aus der Integration moderner Batteriesysteme in bestehende Lokomotivplattformen ergeben.

Gefördert werden Forschungsprojekte, die sich mit der Architektur und dem Design modularer sowie skalierbarer Batteriespeicherlösungen befassen, welche eine ausreichende Reichweite und Leistung gewährleisten und zugleich platz- und gewichtseffizient sind. Ein weiterer Fokus liegt auf der Entwicklung und Integration fortschrittlicher Energiemanagementsysteme, die sowohl die Ladeprozesse als auch die Nutzung der Batteriekapazität optimieren, um Betriebszeiten und Wartungszyklen zu maximieren. Besonderes Augenmerk ist auf innovative Ansätze zur Verbesserung der Steuerungs- und Regelungstechnik sowie der Sicherheitssysteme unter Berücksichtigung der komplexen Fahrzeugdynamik zu richten.

Im Fokus stehen Ansätze bis zur Serienreife der Antriebstechnologien, inklusive Retrofit-Lösungen für existierende Verschublokomotiven. Die Projekte sollen zudem Möglichkeiten zur schnellen und flexiblen Anpassung an unterschiedliche Einsatzprofile und Infrastrukturbedingungen aufzeigen, um eine breite Praxistauglichkeit zu gewährleisten.

### **Erwartete Wirkung**

Es wird erwartet, für den Betrieb von Verschublokomotiven eine wirtschaftlich attraktive Alternative zur teilweisen kostenintensiven Neuanschaffung zu schaffen. Die Entwicklung und Erprobung von modularen und skalierbaren Retrofit-Lösungen soll eine schnellere und flexible Modernisierung der Flotten bei gleichzeitig verringerten Investitionsrisiken ermöglichen. Zudem werden Auswirkungen auf die ökologische Transformation des Verschubbetriebs erwartet, wodurch auch ein wichtiger Beitrag zur Erreichung nationaler und europäischer Klimaziele im Bahnsektor ermöglicht werden soll.

Für Hersteller und Refurbishment-Unternehmen wird der Schwerpunkt als Chance wahrgenommen, flexible und modulare Retrofit-Konzepte zu entwickeln, die den heterogenen Fuhrparkanforderungen Rechnung tragen und gleichzeitig die gesetzlichen sowie sicherheitstechnischen Vorgaben erfüllen können. Dadurch soll eine ressourcenschonende Nutzung vorhandener Kapazitäten unterstützt und die Wettbewerbsfähigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette gestärkt werden.

**Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):**

- Kooperatives F&E-Projekt (nur Experimentelle Entwicklung)
- Die Gesamtkosten wissenschaftlicher Partner:innen sind mit insgesamt 50 % der Projektgesamtkosten beschränkt.

### **3.1.7 Strategische Allianz Automatisierte Mobilität in Österreich**

#### **Spezifische Herausforderung**

Ziel dieser Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahme zur Automatisierten Mobilität in Österreich ist der weitere Auf-, Ausbau und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Akteuren. Dazu gehören Stakeholder aus Industrie, Forschung und Entwicklung ebenso wie (Infrastruktur-)Betreiber, (digitale) Mobilitätsdienstleister und die öffentliche Hand. Mit dieser übergreifenden Zusammenarbeit sollen interdisziplinärer Wissenstransfer umgesetzt und Dialog sowie Kompetenzaufbau gestärkt werden.

Zur Entwicklung, Realisierung und Skalierung automatisierter Mobilitätsangebote (für Personen und Güter) braucht es, zusätzlich zu Strategien des BMIMI, übergreifende Zusammenarbeit zwischen den relevanten Akteuren. Beispiele aus anderen Ländern (wie zum Beispiel [Schweden](#) oder [Schweiz](#)) zeigen den Mehrwert ganzheitlicher Kooperation. Es soll auf den bereits gesetzten Tätigkeiten und Strukturen (z. B. Arbeitsgruppen) von [SAAM Austria](#) aufgebaut werden.

#### **Inhaltliche Abgrenzung**

Die Strategische Allianz für Automatisierte Mobilität soll als Dialogforum und tragfähiges Akteurs- und Innovationsnetzwerk für das Thema automatisierte Mobilität auf der Straße weiter ausgebaut werden. Wichtig dafür ist die Vernetzung auf nationaler und internationaler Ebene, und die Funktion als Sprachrohr zur Akteurslandschaft und Vermittler für automatisierte Mobilität in Richtung verschiedener Stakeholder.

Durch eine stärkere Vernetzung und Mobilisierung werden Dialog und Kooperation unterstützt sowie (FTI)-Stärken und Technologieführerschaft der beteiligten österreichischen Akteure im europäischen und internationalen Wettbewerb weiterentwickelt.

#### **Erwartete Wirkung**

Die gegenständliche Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahme soll den operativen Betrieb der Allianz für Automatisierte Mobilität sicherstellen. Die Allianz soll die relevanten Akteure aus der Industrie, Infrastrukturbetreiber, Betreiber von

Mobilitätsdiensten, die öffentliche Hand sowie Forschung und Entwicklung adressieren. Die geplante Einbindung der genannten Akteure ist im Antrag konkret darzustellen. Eine enge Abstimmung mit dem BMIMI ist obligatorisch, vor allem hinsichtlich einer notwendigen flexiblen Priorisierung von Aktivitäten der Allianz, z.B. hinsichtlich des Verbreiterns der Akteursbasis, internationaler Kooperationen und der Unterstützung der Umsetzung von Modellregionen und Entwicklungspartnerschaften in Österreich.

Die Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen der Allianz für automatisierte Mobilität sollen dabei die folgenden Aufgaben adressieren:

- **Wissens- und Erfahrungsaustausch**
  - Vernetzung und Aktivierung von Akteuren aus den Bereichen Industrie, Betreiber, Forschung und Entwicklung sowie der öffentlichen Hand (u. a. BMIMI, AustriaTech, Länder und Städte) auf nationaler Ebene
  - Identifikation, Aktivierung und Vernetzung relevanter Stakeholder entlang der gesamten Wertschöpfungskette – mit besonderem Fokus auf relevante nationale Industrie und Betreiber
  - Clusterbildung: Unterstützung von Partnerschaften zwischen Unternehmen und Branchenvertreter:innen, um die industrielle Basis zu verbreitern
  - Aufbau bzw. Weiterentwicklung von Kooperationsstrukturen: (Sektorübergreifende) Kooperationen mit anderen relevanten Plattformen, Interessensverbänden und Initiativen (national und europäisch) bilden, um Synergien zu nutzen und Wissen breit zu streuen (national bspw. ITS Austria, ATTC, Industriellenvereinigung)
  - Etablierung von Dialogformaten und Plattformen für den gezielten Wissenstransfer (bspw. in Form von Studienreisen und Site Visits)
  - Bündelung und zielgruppenspezifische Aufbereitung und Informationstransfer vorhandener Erkenntnisse aus nationalen wie internationalen Initiativen, Projekten und Studien (technisch, organisatorisch, wirtschaftlich, regulatorisch) – wie beispielsweise nationale Leitprojekte
- **Positionierung, Sichtbarmachung und Mobilisierung der österreichischen Community nach innen und außen – insbesondere im Kontext europäischer Initiativen**
  - Mitwirkung in relevanten internationalen Gremien, Initiativen und Plattformen bzw. Rückspielen der gewonnenen Erkenntnisse (z. B. ECAVA, CCAM Partnership, PAVE Europe, Arbeitsgruppen der EK, Gremien der EU Cross-Border Testbed Initiative etc.).
  - Gezielter Austausch mit anderen (nationalen) Allianzen im Bereich Automatisierter Mobilität und positionieren österreichischer Kompetenzen und Stärken
  - Community-Sprachrohr und Mobilisierung der Akteure für die Umsetzung von Modellregionen für automatisierte Mobilität in Österreich – im Einklang mit der österreichischen Industriestrategie 2035 – sowie das Implementierungsprogramm für automatisierte

Mobilität, um eine breite Skalierung und praktische Umsetzung im Land zu ermöglichen.

- Community-Sprachrohr, Mobilisierung sowie Support der Akteure zur Beteiligung an der europäischen Cross-Border Testbed Initiative oder weitere Umsetzungsinitiativen mit europäischen Ländern/Partnern
- Aktive Dissemination von Forschungsergebnissen in der (inter)nationalen Fach-Community sowie Vermittlung von Potenzialen automatisierter Mobilität an die breite Öffentlichkeit
- **Ausarbeitung von Strategien und Roadmaps unter Einbezug der relevanten Akteure**
  - Überleitung von F&E in die Praxis bzw. Skalierung von Pilotvorhaben
  - Identifikation von essentiellen Kompetenzfeldern und Nischen für nationale Akteure im Sinne potenzieller Wertschöpfung, Initiierung der Kooperation zur Hebung potenzieller Wettbewerbsvorteile sowie zur künftigen Souveränität hinsichtlich des Betriebs von automatisierten Angeboten
  - Identifikation des Anpassungsbedarfs oder neuer Anforderungen an rechtliche Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität
  - Integration internationaler Entwicklungen und relevanter EU-Initiativen in die strategische Arbeit

#### **Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):**

- Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen (max. 36 Monate, max. 400.000 € Förderung)

#### **Besondere Vorgaben für Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen:**

##### **Förderbare Kosten:**

Die förderbaren Kosten richten sich in erster Linie nach dem gültigen FFG-Kostenleitfaden und orientieren sich an den förderbaren Tätigkeiten laut Instrumentenleitfaden Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen.

Folgende Kosten sind im Rahmen dieser Ausschreibung außerdem förderbar:

- Kosten für die Erstellung und das Betreiben einer Website als Informations- und/oder Austauschplattform
- Kosten für die Durchführung von Veranstaltungen zur Vernetzung, Mobilisierung oder Informationsvermittlung sind unter Drittkosten anzuführen (z. B. Miete für externe Veranstaltungsräume, Bewirtungskosten, Technik, Messestände).

##### **Nicht-wirtschaftliche Ausrichtung:**

Förderbare Vorhaben im Rahmen dieser Ausschreibung umfassen ausschließlich Maßnahmen zur Mobilisierung und Vernetzung im Kontext ihrer nicht-wirtschaftlichen Ausrichtung. Nicht förderbar sind wirtschaftliche Tätigkeiten (z. B. kommerziell ausgerichtete Veranstaltungen, marktmäßige Beratungsdienstleistungen, etc.) oder

Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten (z. B. Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsvorhaben, Durchführbarkeitsstudien, etc.).

Bei Vorliegen von nicht mit der Förderung im Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Tätigkeiten innerhalb einer einreichenden Organisation ist eine beihilfenkonforme Trennungsrechnung zu führen.

## 4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE

---

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

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

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

### Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag

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

*Tabelle 4: Ausschreibungsdokumente - Förderung*

| Förderungsinstrument                            | Verfügbare Ausschreibungsdokumente   |
|---|--|
| <b>Kooperative F&amp;E-Projekte</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Instrumentenleitfaden Kooperative F&amp;E-Projekte</li> <li>– Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status</li> </ul> |
| <b>Leitprojekte</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Instrumentenleitfaden Leitprojekte</li> <li>– Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status</li> </ul>                 |
| <b>Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Instrumentenleitfaden Mobilisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen</li> </ul>   |

*Hinweis: Die eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status ist für Vereine, Einzelunternehmen und ausländische Unternehmen notwendig. In der zur Verfügung gestellten Vorlage muss - sofern möglich - eine Einstufung der letzten 3 Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.*

## 5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN

---

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

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

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

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

## 6 WEITERE INFORMATIONEN

---

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

### 6.1 Service FFG Projektdatenbank

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

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

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

### 6.2 Service BMIMI Open4Innovation

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

### 6.3 Open Access Publikationen

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

Publikationskosten zählen zu den förderbaren Projektkosten.

## 6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan

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

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

### 6.4.1 Datenmanagementpläne im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende

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

Data Stewards unterstützen beim Aufsetzen sowie der Umsetzung von Datenmanagementplänen und bilden eine Schnittstelle zwischen Datenbereitsteller:in, Fördergeberin und zukünftigen Datennutzer:innen. Die Rolle der Data Stewards für Mobilitätsdaten wird von der AustriaTech wahrgenommen. Bei Fragen zu Datenmanagementplänen für Mobilitätsdaten können Sie sich unter [data.stewards@austriatech.at](mailto:data.stewards@austriatech.at) an die Data Stewards der AustriaTech wenden. Die freiwillige Übermittlung des DMP an die Data Stewards ist ein positiver Beitrag zur Transparenz im Mobilitätsdatenökosystem.

### 6.4.2 Veröffentlichung von Daten

Darüber hinaus können die in den Datenmanagementplänen zur Veröffentlichung vorgesehenen Daten selbst auch veröffentlicht werden. Werden Daten veröffentlicht, sollen die Grundsätze „auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwertbar“ berücksichtigt werden. Für eine optimale Auffindbarkeit empfiehlt es sich, die Daten in etablierten und international anerkannten Repositorien zu speichern (siehe re3data, openDOAR). In Österreich sei besonders auf den Nationalen Zugangspunkt

für Daten (NAP) gemäß EU IVS-Richtlinie ([www.mobilitaetsdaten.gv.at](http://www.mobilitaetsdaten.gv.at)) hingewiesen, der von AustriaTech betreut wird.

## **6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG**

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

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

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

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

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

## 7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG

Bei der Formalprüfung wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Bitte beachten Sie:

**Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbarer Mängel, wird das Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungs- bzw. Finanzierungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.**

Tabella 5: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen

| <b>Kriterium</b>   | <b>Prüfinhalt</b>  | <b>Mangel behebbar</b> | <b>Konsequenz</b>                    |
|--|--|------------------------|--------------------------------------|
| Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet. | Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen.<br>Sprache:<br>Deutsch                                       | <i>Nein</i>            | Ablehnung aus formalen Gründen       |
| Verpflichtendes Vorgespräch für Leitprojekte   | Das verpflichtende Vorgespräch für Leitprojekte ist bis spätestens 01.09.2026 erfolgt.                                   | <i>Nein</i>            | Ablehnung aus formalen Gründen       |
| Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.   | <i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>   | <i>Nein</i>            | Ablehnung aus formalen Gründen       |
| Mindestanforderungen an das Konsortium   | <i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>   | <i>Nein</i>            | Ablehnung aus formalen Gründen       |
| Uploads zu den Stammdaten im eCall (Upload als .pdf-Dokument)  | Zum Beispiel: Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) bzw. Einnahmen-Ausgaben-Rechnungen der letzten 2 Geschäftsjahre liegen vor. | <i>Ja</i>              | Korrektur per eCall nach Einreichung |
| Der/die Förderungswerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.                                  | <i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden und Ausschreibungsleitfaden)</i>   | <i>Nein</i>            | Ablehnung aus formalen Gründen       |