



FFG
Forschung wirkt.



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

EINREICHFRIST: 03.10.2023, 12:00 UHR

ADDITIVE FERTIGUNG & WERKSTOFFSYSTEME FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE

LEITPROJEKT: RESSOURCENEFFIZIENTE GESTALTUNG UND
HERSTELLUNG VON KOMPONENTEN FÜR MOBILITÄTSANWENDUNGEN

AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN

DATUM: WIEN, MAI 2023, VERSION 1.0

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	2
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	3
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	4
2.1 Strategische Ziele.....	4
2.2 Operative Ziele	5
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKT	6
3.1 Ausschreibungsthemen	7
3.1.1 Themenbereich 1: Neu designte und additiv gefertigte Bauteile und Materialien unterstützen die Mobilitätswende	7
3.1.2 Themenbereich 2: Verbesserte und flexibilisierte additive Fertigungsverfahren unterstützen die Mobilitätswende	8
3.2 Inhaltliche Bedingungen	9
3.3 Ausschlusskriterien	9
3.4 Organisatorische und konzeptionelle Bedingungen:.....	10
3.5 Ausschreibungsspezifische Hinweise.....	10
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	11
5 FÖRDERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN..	12
6 WEITERE INFORMATIONEN	13
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	13
6.2 Service BMK Open4Innovation	13
6.3 Open Access Publikationen	13
6.4 Umgang mit Projektdaten – Datenmanagementplan.....	14
6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	14
7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG	15

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht: Instrument – Budget – Fristen – Kontakt.....	3
Tabelle 2: Ausschreibungsdokumente	11
Tabelle 3: Formalprüfungsscheckliste für Förderungsansuchen.....	15

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die Ausschreibung **Additive Fertigung & Werkstoffsysteme für die Mobilitätswende** stellt das Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 3 Millionen € zur Verfügung.

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht: Instrument – Budget – Fristen – Kontakt

Information	Nähere Angabe(n)
Förderungs-instrument	Leitprojekt
Kurzbeschreibung	Industrielle Forschung (IF) und Experimentelle Entwicklung (EE)
Beantragte Förderung	min. 2 Mio. € bis max. 3 Mio. €
Förderungsquote	max. 85 %
Laufzeit	max. 48 Monate
Kooperations-erfordernis	Ja, siehe Instrumentenleitfaden
Budget gesamt	3 Millionen €
Einreichsprache	Deutsch oder Englisch
Einreichfrist	03.10.2023, 12:00:00 Uhr
Verpflichtendes Vorgespräch	Terminvereinbarung bis 02.08.2023 Verpflichtendes Vorgespräch bis 05.09.2023
Ansprechpersonen	Lukas Leutgeb, T (0) 57755-5088 lukas.leutgeb@ffg.at Karolina Schwendtner, T (0) 57755-5085 karolina.schwendtner@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/produktionstechnologien/AMfürMobilität2023
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

Verpflichtendes Vorgespräch:

Die Einreichung eines Leitprojektes erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein verpflichtendes Vorgespräch mit dem Fördergeldgeber (BMK) und der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) **bis spätestens 05.09.2023**.

Terminvereinbarungen sind **bis spätestens 02.08.2023** in schriftlicher Form an lukas.leutgeb@ffg.at zu richten. Bitte senden sie im Vorfeld eine Projektskizze, um das Gespräch effizient gestalten zu können. Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie im [Downloadbereich der Ausschreibung](#).

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

Mit der vorliegenden Ausschreibung wird die Einreichung von Leitprojekten adressiert, die von strategischer Bedeutung für den Industriestandort Österreich und für die nachhaltige Entwicklung der Sachgüterproduktion und der Mobilität in Österreich sind. Die Ausschreibung verbindet Zielsetzungen in den Themenfeldern „Produktion und Material“ und „Mobilität“ und leistet darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zum Schwerpunktthema „Mobilitätswende“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), welches auf der [FTI-Strategie Mobilität](#) aufbaut. Mit der Ausschreibung eines Leitprojektes setzt das BMK einen wichtigen Schritt um die Vernetzung und interdisziplinäre Zusammenarbeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen und die gezielte technologische Weiterentwicklung im Mobilitätssektor voranzutreiben.

Darüber hinaus wird das Ziel, Klimaneutralität durch CO₂ Reduktion in der Produktion und den Produktionsprozessen zu erreichen, adressiert. Das Regierungsprogramm 2020-2024 und die Strategie „[Die österreichische Kreislaufwirtschaft](#)“ geben daher auch klare Teilziele, Prioritäten und Maßnahmen zur Umsetzung vor. So soll auch eine ökologische Transformation unseres linearen Wirtschaftssystems hin zur Kreislaufwirtschaft ermöglicht werden. In einer weiteren Ausschreibung des BMK „[Produktion und Material, 2023, national](#)“ werden Produktions- und Schlüsseltechnologien wie Industrie 4.0, Werkstoffe, Robotik und künstliche Intelligenz als zentrale Maßnahme angeführt. Weitere Fördermöglichkeiten werden auch in der [FTI Initiative Kreislaufwirtschaft](#) angeboten.

Im Folgenden werden die strategischen und operativen Ziele der Ausschreibung angeführt. Die eingereichten Vorhaben müssen einen Beitrag zu den **strategischen Zielen** leisten und mindestens zwei der folgenden **operativen Ziele** adressieren.

2.1 Strategische Ziele

Die strategischen Ziele der Ausschreibung sind ausgerichtet auf:

- **Positive Klima- und Umweltwirkung**
Durch Reduktion des Ressourceneinsatzes, d.h. optimierten Energie-, Rohstoff- und Flächenverbrauch, durch verminderte Treibhausgasemissionen, Schadstoffe und Abfall wird der anthropogene Druck auf intakte Ökosysteme vermindert. Dies trägt im Weiteren zum Klimaschutz bei, entlastet die Umwelt und unterstützt die Biodiversität.
- **Technologische Souveränität und Resilienz**
Die gesteigerte Innovationsleistung unterstützt österreichische Forschungseinrichtungen und Unternehmen dabei, die Technologieführerschaft auszubauen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Dadurch

können Beiträge zur technologischen Souveränität Europas geleistet und international wettbewerbsfähige und resiliente Unternehmen in Österreich sichergestellt werden.

- **Wissensaufbau und Kooperation**

Nationale, europäische und internationale Netzwerke sowie Kooperationen bringen alle Akteure der Wertschöpfungskette zusammen, stärken die systemische Fachkompetenz österreichischer Forschungseinrichtungen und bringen Innovationen österreichischer Unternehmen auf den Weg.

2.2 Operative Ziele

Die eingereichten Vorhaben müssen mindestens zwei der angeführten operativen Ziele adressieren:

- **Ziel1: Reduktion des Ressourceneinsatzes in den Wertschöpfungsketten der Mobilitätsindustrie**

Durch funktionales und/oder kreislauforientiertes Design wird ein direkter Beitrag zu einer klimaschonenden Produktion von Komponenten für die Mobilität geleistet.

- **Ziel 2: Modularisierung von Komponenten**

Durch Modularisierung wird beispielsweise eine Verbesserung der Wartbarkeit, „Design for Repair“ oder eine flexible Gestaltung der Lieferketten ermöglicht.

- **Ziel 3: Flexibilisierung additiver Fertigungsverfahren für Anwendungen im Mobilitätsbereich**

Durch flexible, effektive Ausgestaltung der Prozessketten wird eine hohe Qualität und homologierbare Reproduzierbarkeit gewährleistet.

- **Ziel 4: Technologische Weiterentwicklung durch Interdisziplinarität**

Durch die Vernetzung von Stakeholdern im Rahmen des Leitprojektes wird interdisziplinäre Zusammenarbeit und Forschung zielgerichtet vorangetrieben um die technologische Weiterentwicklung der additiven Fertigung für Mobilitätsanwendungen und deren Überleitung in die Anwendung zeitnah zu ermöglichen.

3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKT

Die österreichische Mobilitätsindustrie ist eine Schlüsselindustrie mit hoher Wertschöpfung, Beschäftigung und Exporttätigkeit, gleichzeitig ist der Verkehrssektor in Österreich nach wie vor einer der Hauptverursacher klimarelevanter Emissionen. Die Transformation der Mobilität hin zu nachhaltigen, ökologischen Lösungen stellt damit für Österreich einen großen Hebel dar, um Umweltprobleme und die Klimakrise zu bekämpfen (Green Deal, CO₂-Ausstoß, Klimarelevanz). Sie bietet aber ebenso eine große Chance für die wirtschaftliche Weiterentwicklung und Wettbewerbsfähigkeit. Die Positionierung des Standorts Österreich als Vorreiter für die Bereitstellung neuer Technologien für die weltweite Transformation der Mobilität wird daher angestrebt.

Die technischen Möglichkeiten, Mobilität möglichst ökologisch und nachhaltig zu gestalten, sind vielfältig. Eine dieser Möglichkeiten liegt in der Effizienzsteigerung durch strukturelle Verringerung des Fahrzeuggewichts durch additive Fertigungsverfahren. Sie sollen es in Zukunft ermöglichen, moderne Produktionsprozesse, verbesserte Produkteigenschaften und geringere Kosten mit einem schonenden Umgang von Ressourcen, Wiederverwendungsmöglichkeiten und verbesserter Funktionalität zu vereinen. Innovationstreiber für die Mobilität sind hierbei Industriebereiche wie die Automobil- und Transportindustrie sowie die Luft- und Raumfahrt.

Die österreichische Fahrzeug- und Flugzeug-Zulieferindustrie generiert hohe Wertschöpfung in Österreich. Sie ist jedoch gefordert zeitnahe technologische Potenziale zu entwickeln und zu nutzen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren. Angesichts steigender Treibstoff- und Energiekosten und der notwendigen Reduktion von Treibhausgasen sind dringend neue Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten für den weltweiten Transformationsprozess hin zu batterie- und brennstoffzellenelektrischer Mobilität erforderlich. Auch die Fähigkeit neue Produktgenerationen beschleunigt fertigen zu können, neue Produktionsstrategien zu entwickeln oder die generelle Einsparung von Fertigungs- und Montageschritten unterstützen die Mobilitätswende. Additive Fertigungsverfahren werden hierzu maßgeblich beitragen und somit in Zukunft ein zentrales Thema in der Industrie werden.

Die Herausforderungen für die österreichische Forschung und Wirtschaft bestehen im raschen Aufbau von Know-how zu den Möglichkeiten der additiven Fertigung über das gesamte Wertschöpfungsnetzwerk hinweg. Die Grundmotivation aller Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ist es, umsetzungsreife Lösungen für industrielle Anwendungen zu schaffen. Der zentrale Erfolgsfaktor ist, durch eine breite Kooperation aller wichtigen Akteure entlang der Prozesskette einen deutlichen Mehrwert und Wertschöpfung durch additive Fertigung zu generieren.

3.1 Ausschreibungsthemen

Das Leitprojekt hat einen klaren **Leuchtturmcharakter** aufzuweisen und Stakeholder aus den Bereichen Design, Produktion, Additive Fertigung und Mobilität sollen miteinander vernetzt werden. Gemeinsames Ziel ist es neue sektorenübergreifende Lösungen im Bereich der Additiven Fertigung für die Mobilitätswende zu entwickeln und anhand sinnvoll gewählter Use Cases aus dem Mobilitätsbereich diese prototypisch (Ziel TRL: 5-7) zu demonstrieren.

Das Leitprojekt muss alle in diesem Kapitel genannten Bedingungen erfüllen, maßgeblich zu den strategischen und operativen Zielen beitragen und **beide** der folgenden Themenbereiche (Kapitel 3.1.1 Themenbereich 1 und Kapitel 3.1.2 Themenbereich 2) behandeln:

3.1.1 Themenbereich 1: Neu designte und additiv gefertigte Bauteile und Materialien unterstützen die Mobilitätswende

Das Leitprojekt muss zumindest einen der drei folgenden Subpunkte adressieren und mit zumindest einem Subpunkt aus Themenbereich 2 in Kapitel 3.1.2 logisch verknüpfen:

- **Multifunktionalität:**
Gefordert wird die Entwicklung von additiv gefertigten Bauteilen für den Mobilitätssektor, die mehrere oder neue Eigenschaften in einem Bauteil zusammenführen/integrieren (beispielhaft multi-material-printing, Monomaterialien mit multifunktionalen Eigenschaften, u.v.m.) und damit Multifunktionalität ermöglichen. Beispiele dafür können sein, eine erhöhte Funktionsintegration, Performancesteigerung, die Integration von Sensoren, Schaltungen, Leitungen und Energiespeichereigenschaften. Damit sollen für den Mobilitätssektor neue, relevante Eigenschaften (z.B. erhöhte Lebensdauer, verbesserte Performance, Ressourceneffizienz) geschaffen werden, die gegenüber den Eigenschaften bisheriger Bauteile eine deutliche Verbesserung darstellen.
- **Nachhaltige, modulare Bauteilkombinationen:**
Gefordert werden F&E Aktivitäten, die das Redesign und Reengineering von Bauteilkombinationen und Komponenten zum Inhalt haben. Diese sollen die Möglichkeit der modularen Zusammensetzung/Zusammensetzbarkeit beinhalten, sowie „Design for Repair“ und Reuse Aspekte (reparierbar, zerlegbar, Integration von Ersatzteilen...) berücksichtigen. Damit soll der Materialeinsatz im Mobilitätsbereich langfristig reduziert werden. Mögliche Untersuchungsbereiche sind beispielhaft, eine verlängerte Lebensdauer von Baugruppen durch modularen Aufbau oder die Kombination von einfachen mit komplexen Grundelementen.
- **Nachhaltige Werkstoffe:**
Gefordert wird die Entwicklung von nachhaltigen Werkstoffen und Werkstoffsystemen für die additive Fertigung und die Entwicklung der dazugehörigen Herstellungsverfahren. Die zu entwickelnden Werkstoffe und Werkstoffsysteme sollen den vermehrten Einsatz von recycelten und/oder

biobasierten Materialien erlauben und gleichzeitig die Qualitäts- und Funktionalitätsanforderungen im Mobilitätsbereich im Vergleich zu traditionellen Werkstoffen zumindest gleichwertig erfüllen. Zusätzlich ist gefordert, dass die entwickelten Werkstoffe auch hinsichtlich Kreislaufführung oder Abbaubarkeit bisherigen Werkstoffen überlegen sind.

Im Leitprojekt ist grundsätzlich eine Kreislaufwirtschaft-orientierte Herangehensweise gefordert. Für die im Themenbereich 1 angeführten und zu erforschenden Werkstoffe und Bauteile sind bereits bei der Antragseinreichung positive und negative Auswirkungen des Technologieeinsatzes (CO₂-Bilanz, Energiebilanz, Kreislaufwirtschaft) zu skizzieren und wenn möglich zu quantifizieren. Die Vor- und Nachteile, die durch das Vorhaben erwartet werden, sind gegenüberzustellen. Dabei muss der gesamte Wertschöpfungskreislauf mitgedacht werden, um etwaige negative Auswirkungen der Entwicklung an anderer Stelle (Rebound-Effekte und trade-offs) auszuschließen.

3.1.2 Themenbereich 2: Verbesserte und flexibilisierte additive Fertigungsverfahren unterstützen die Mobilitätswende

Das Leitprojekt muss zumindest einen der beiden folgenden Subpunkte adressieren und mit zumindest einem Subpunkt aus Themenbereich 1 (3.1.1) logisch verknüpfen:

- **Verbesserte additive Fertigungsverfahren für die Mobilitätswende:**
Gefordert wird die Erforschung und Entwicklung von neuen oder erheblich verbesserten additiven Verfahren, welche den Ausschuss reduzieren und gesamtheitlich betrachtet (im Vergleich zu konventionellen Herstellungsverfahren) den Materialeinsatz signifikant reduzieren. Zusätzlich ist der Nachbearbeitungsaufwand (beispielsweise durch Automatisierungstechnologien oder unterstützende Simulationsverfahren) zu verringern und eine hohe Produktqualität zu gewährleisten. Die Reproduzierbarkeit und Verfahrenssicherheit von AM-gefertigten Bauteilen zur möglichen Homologierung oder zur Zertifizierung von Bauteilen für den Einsatz in der Mobilität sind zu berücksichtigen.
- **Flexibilisierung additiver Fertigungsverfahren für die Mobilitätswende:**
Gefordert werden F&E Aktivitäten, welche die Flexibilität in der Produktion/Reparatur/Instandhaltung im Vergleich zu existierenden additiven Fertigungsverfahren deutlich erhöhen. Diese Verfahren sollen beispielsweise das signifikant schnellere Umrüsten, Reparatur- und Instandhaltungskonzepte für (in situ) Ersatzteilerfertigung, robustere Anlagen für die Produktionsumgebung, die Verarbeitung einer großen Anzahl von unterschiedlichen Werkstoffen, oder die Produktion von verschiedenen Bauteilen oder Produkten auf einer Anlage ermöglichen (individualisierte Serienfertigung).

Das Mitdenken und die Mitentwicklung von Qualitätssicherungssystemen für die zu entwickelnden Verfahren wird in den oben genannten Punkten vorausgesetzt. Diese Qualitätssicherungssysteme sollen eine höhere Qualität der Produkte, schnellere Reaktionszeiten und weniger Ausschuss garantieren.

3.2 Inhaltliche Bedingungen

- Die Ausschreibung adressiert folgende Mobilitätsbereiche: Oberflächenverkehr, Schifffahrt und Luftfahrt.
- Um die Nachhaltigkeit der entwickelten Lösungen sicherzustellen, ist eine systemische Bewertung der entwickelten Prozesse und Produkte auch unter ökologischen Gesichtspunkten über den gesamten Lebenszyklus zwingend erforderlich (z.B. life cycle analysis). Diese ist im Projektantrag einzuplanen.
- Sämtliche Aspekte der gewählten adressierten Subthemen sind mittels konkreter repräsentativer Use Cases (TRL 5-7) aus dem Mobilitätsbereich zu motivieren. Das Leitprojekt hat am Ende seiner Laufzeit für diese konkreten Anwendungsfälle nachprüfbar und exemplarisch die technologische, ökologische und ökonomische Machbarkeit darzustellen. Die Use Cases müssen eine hohe qualitative und quantitative Relevanz und ein signifikantes Marktpotenzial besitzen und sollen gut auf andere Bereiche sowie Wertschöpfungsketten übertragbar sein.
- Nach Abschluss des Vorhabens soll ein klares Konzept für den Transfer der entwickelten Lösungen von der Demonstration in die industrielle Praxis vorliegen. Durch die Einbindung besonders wirkungsstarker Partner aus allen relevanten Bereichen der Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft soll sichergestellt werden, dass eine Übertragbarkeit auch auf andere Anwender und/oder angrenzende Problemstellungen möglich ist.

3.3 Ausschlusskriterien

Projekte, welche die folgenden Themen beinhalten, werden im Rahmen dieser Ausschreibung nicht gefördert:

- Bauteile/Werkstoffe welche ausschließlich fossil betriebenen Verbrennungsmotoren dienen.
- Bauteile/Werkstoffe welche ausschließlich/vorrangig dekorativen Zwecken dienen.
- Ausschließlich inkrementelle Verbesserungen bestehender Lösungen.

3.4 Organisatorische und konzeptionelle Bedingungen:

- Die Einbindung aller relevanten Stakeholder entlang der exemplarischen Wertschöpfungskette sowie die Integration von Transferpartnern als Multiplikatoren ist erforderlich. Bei der Zusammenstellung des Konsortiums ist sicherzustellen, dass mindestens ein Partner aus der Additiven Fertigung und ein Partner aus dem Mobilitätsbereich im Konsortium vertreten sind.
- Das Konsortium soll sich durch hervorragende wissenschaftlich-technologische Kompetenz auszeichnen und diese mit organisatorischen Fähigkeiten kombinieren.
- Es ist auf eine ausgewogene Genderverteilung im Projektteam zu achten. Gefordert wird eine aktive Auseinandersetzung damit, wie im Projektteam Zeit, Entscheidungsmacht (Partizipation) und finanzielle Mittel verteilt sind. Existierende Brancheneffekte sollen bewusst aufgebrochen werden.
- Die Themenbereiche sollen nachhaltig in Österreich etabliert werden. Für eine hohe öffentliche Sichtbarkeit ist ein Disseminationsplan zu erstellen, der gezielt auch die interessierte Öffentlichkeit adressiert. Darüber hinaus sind über die Projektdurchführung hinausgehende wegweisende Ansätze zur Aus-, Fort- und Weiterbildung in diesen zukunftssträchtigen Themengebieten gefordert.

3.5 Ausschreibungsspezifische Hinweise

Die geltenden Regelungen für Kosten und Abrechnung finden Sie im Kostenleitfaden. Um Unklarheiten auszuräumen, sind hier wesentliche Hinweise für diese Ausschreibung angeführt, die sowohl in der Projektplanung als auch in der Durchführung zu berücksichtigen sind:

- Bei geförderten Reisekosten muss der Publikations- bzw. in begründeten Sonderfällen ein Forschungscharakter der Aktivität überwiegen. Kosten für Reisen mit überwiegendem Ausbildungscharakter (z.B. Teilnahme an Sommerschulen) oder Vertriebscharakter (z.B. Messebesuche) werden nicht anerkannt.
- Kosten für Marketing und Kundenakquise sind entsprechend dem Kostenleitfaden nicht förderbar.
- Mit dem Vertragsabschluss wird ein Mengengerüst der Personalstunden bewilligt, das bis auf eine Planungsungenauigkeit von 10% pro beteiligtem Partner einzuhalten ist. Darüberhinausgehende Abweichungen sind schriftlich zu begründen und durch die FFG schriftlich zu genehmigen.
- Die im Antrag dargestellte Verteilung der Qualifikationsniveaus der teilnehmenden Forscher:innen ist bei der Projektdurchführung grundsätzlich einzuhalten oder in Richtung höherer Qualifikation zu verändern.

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 im Download Center:

Tabelle 2: [Ausschreibungsdokumente](#)

Förderungsinstrument bzw. sonstige Information	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Leitprojekt	–  Ausschreibungsleitfaden (vorliegend) –  Instrumentenleitfaden Leitprojekte –  Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)
Allgemeine Regelungen zu Kosten	–  Kostenleitfaden (Kostenanerkennung in FFG-Projekten)

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

5 FÖRDERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN

Die Geschäftsführung der FFG trifft die **Förderungsentscheidung** auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

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

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

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

6 WEITERE INFORMATIONEN

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

6.1 Service FFG Projektdatenbank

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

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

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

6.2 Service BMK Open4Innovation

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

6.3 Open Access Publikationen

Die mit öffentlicher Förderung erzielten Forschungsergebnisse sind einer bestmöglichen Verwertung für Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft zuzuführen. In diesem Sinne ist bei 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.

Publikationskosten zählen zu den förderbaren Projektkosten.

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 (siehe auch die [re3data Webseite](#)).

6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

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

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

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

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

7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG

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

Tabelle 3: Formalprüfungsscheckliste für Förderungsansuchen

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: entweder Deutsch oder Englisch	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Verpflichtendes Vorgespräch wurde rechtzeitig durchgeführt	Das verpflichtende Vorgespräch wurde rechtzeitig vereinbart und abgehalten	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Uploads zu den Stammdaten im eCall (Upload als .pdf-Dokument)	Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten 2 Geschäftsjahre liegen vor. Bei Start-Ups muss ein Businessplan vorliegen.	Ja	Korrektur per eCall nach Einreichung
Der/die Förderungswerbende ist berechtigt, einen Antrag einzureichen.	(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	(Angaben lt. Instrumentenleitfaden))	Nein	Ablehnung aus formalen Gründen