



FFG

Forschung wirkt.



Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

AUSSCHREIBUNG 2025/2
EINREICHFRIST 25.02.2026
WIEN, OKTOBER 2025 – VERSION DEZEMBER 2025

**MOBILITÄTSWENDE 2025/2:
MOBILITÄTSSYSTEM
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	3
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	4
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	7
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	8
3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen	9
3.1.1 Lokale und regionale Demonstrationsprojekte	9
3.1.2 Systeminnovationen für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem..	11
3.1.3 Verkehrsinfrastrukturforschung	14
3.1.3.1 <i>Zukunftsfitte Verkehrsinfrastrukturen.....</i>	<i>14</i>
3.1.4 Qualifizierungsnetzwerke.....	16
3.1.4.1 <i>Qualifizierungsnetzwerk Batteriezelltechnologien für</i>	
<i>Mobilitätsanwendungen.....</i>	<i>16</i>
3.1.4.2 <i>Qualifizierungsnetzwerk barrierefreie Verkehrsplanung.....</i>	<i>17</i>
3.2 Ausschreibungsschwerpunkt für F&E-Dienstleistungen	18
3.2.1 Verkehrsinfrastrukturforschung	18
3.2.1.1 <i>Lichttechnische Untersuchung der Innenstreckenbeleuchtung</i>	
<i>in Straßentunnel am hochrangigen Streckennetz sowie deren</i>	
<i>Auswirkung auf das kognitive Fahrverhalten.....</i>	<i>18</i>
3.2.1.2 <i>Lärmmindernde Fahrbahndeckschichten bei geringen</i>	
<i>Geschwindigkeiten.....</i>	<i>19</i>
3.2.1.3 <i>Entscheidungskriterien für Straßenbeleuchtung.....</i>	<i>20</i>
3.2.1.4 <i>Wirksamkeit Fahrzeugrückhaltesysteme</i>	<i>21</i>
3.2.1.5 <i>Anprallverhalten von Lichtmasten.....</i>	<i>23</i>
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	26
5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND	
RECHTSGRUNDLAGEN	27
6 WEITERE INFORMATIONEN	28
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	28
6.2 Service BMIMI Open4Innovation	28
6.3 Open Access Publikationen	28
6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan	29
6.4.1 Datenmanagementpläne im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende	29
6.4.2 Veröffentlichung von Daten	30
6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	30

7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG 31

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente.....	4
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....	4
Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte.....	8
Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E- Dienstleistungen	25
Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung	26
Tabelle 6: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen	26
Tabelle 7: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen.....	31
Tabelle 8: Formalprüfungcheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	31

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die Ausschreibung zum Thema Mobilitätswende 2025/2 – „Mobilitätssystem: Mit F&E in Personenmobilität, Gütermobilität und Verkehrsinfrastruktur die Mobilitätswende vorantreiben“ im Herbst 2025 stehen 8,6 Millionen EUR zur Verfügung.

Tabella 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/Finanzierungsinstrument	Kurzbeschreibung	maximale Förderung in €	Förderungsquote	Laufzeit in Monaten	Kooperationserfordernis
Kooperatives F&E-Projekt	Industrielle Forschung od. Experimentelle Entwicklung	min. 100.000, max. 2 Mio.	max. 85 %	max. 36	ja
Sondierung	Vorstudie für F&E-Projekt	max. 500.000	max. 80 %	max. 24	nein
F&E-Dienstleistung	Erfüllung eines vorgegebenen Inhaltes	max. 350.000	100 % (Finanzierung)	max. 30	nein
Qualifizierungsnetzwerk	Wissenstransfer zwischen wissenschaftlichen Einrichtungen und Unternehmen	max. 200.000	max. 100 %	max. 24	ja

Tabella 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
Budget gesamt	8,6 Millionen €
Einreichfrist	25.02.2026, 12:00 Uhr
Sprache	Deutsch
Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen	Inga Oun, T 057755-5095; E inga.oun@ffg.at Dietrich Leihs, T 057755-5034; E dietrich.leihs@ffg.at
Ansprechpersonen für Kostenfragen	Kamil Dyl, T 057755-6096, E kamil.dyl@ffg.at Robert Weiss, T 057755-6094; E robert.weiss@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/mobilitaet-call2025ms
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

Diversität in der Teambzusammensetzung

Divers aufgestellte Teams können aufgrund der Vielfalt und unterschiedlicher Perspektiven innovativer und produktiver sein. Eine Teambzusammensetzung, 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

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 im Downloadcenter auf der [Ausschreibungsseite](#).

Mobilitätslabore

Sollten Sie eine Einreichung im Anwendungsfeld eines bereits laufenden Mobilitätslabors planen, wird eine inhaltliche Abstimmung mit dem jeweiligen Labor empfohlen. Dies soll gegebenenfalls eine Verzahnung mit geplanten und/oder laufenden Aktivitäten oder Forschungsvorhaben zu einem frühen Zeitpunkt ermöglichen und auch die Möglichkeit eröffnen bei Bedarf Dienstleistungen eines Labors im Rahmen des Projekts zu nutzen.

Folgende Mobilitätslabore wurden im Rahmen bisheriger Initiativen des BMIMI zu folgenden Schwerpunktthemen etabliert:

- [AmWy.mobility](#) – koordinierte regionsübergreifende Mobilitätsstrategien, Aufbereitung und Bereitstellung von regionalen Personen- und Gütermobilitätsdaten
- [aspersn.mobil LAB](#) – Urbane Quartiersmobilität, aktive Mobilität, Sharing, letzte Meile und Mobilitätskommunikation, nachhaltige Mobilitätskultur im städtischen Raum
- [Centre for Mobility Change](#) – Aktivierung und Befähigung zur Mobilitätsverhaltensänderung
- [land.mobil:LAB](#) – Innovative Mobilitätslösungen im Waldviertel zur Förderung der Mobilitätswende im ländlichen Raum
- [MobiLab OÖ](#) – Transportlogistik und wirtschaftsinduzierte Mobilität

- [Mobireg](#) – Förderung nachhaltiger und inklusiver Mobilität im ländlichen Raum mit Fokus auf Mikro-ÖV und überregionale Konnektivität sowie partizipative Prozesse
- [Plan b-Lab](#) – innovative Mobilitätslösungen im unteren Vorarlberger Rheintal
- [Policy Lab](#) – Überwindung von Umsetzungsbarrieren und optimiertere Governanceprozesse
- [thinkport VIENNA](#) – Nachhaltige urbane Güterlogistik, emissionsarme Baulegistik & Kreislaufwirtschaft, Energie und Inlandterminals, Green Corridors
- [zukunftswege.at](#) – Innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

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

- Beschleunigung der Mobilitätswende durch die Entwicklung und Anwendung innovativer Lösungen zur **Verkehrsverlagerung und -verbesserung** sowie zur Förderung der **Kreislaufwirtschaft** im Mobilitätssystem:
 - Erprobung und Weiterentwicklung innovativer Beiträge zu einem klimaneutralen, **nachhaltigen** und inklusiven Mobilitätssystem in lokalen und regionalen Demonstrationsprojekten, sowie Stärkung der Umsetzungsfähigkeit durch die Einbindung relevanter Akteur:innen und Bedarfsträger:innen
 - Entwicklung neuer **systemischer** Lösungen als Beitrag zu einem klimaneutralen, nachhaltigen und inklusiven Mobilitätssystem:
 - i) Entwicklung nutzer:innenzentrierter Mobilitätslösungen, die unterschiedliche Bedürfnisse, Einschränkungen und Lebensrealitäten berücksichtigen und Zugänglichkeit erhöhen
 - ii) Entwicklung ressourcenschonender und resilienter Logistikkonzepte durch verstärkte horizontale Kooperation und Intermodalität
 - iii) Entwicklung von Planungs- und Steuerungsansätzen für langfristige Strukturveränderungen auf lokaler/regionaler Ebene
 - iv) Entwicklung innovativer Konzepte zur Verbesserung der Zugänglichkeit, Verfügbarkeit und Attraktivität integrierter Mobilitätsangebote und multimodaler Knoten
- Lösungen zur Erhöhung der Resilienz und Lebensdauer von Verkehrsinfrastrukturen schaffen sowie Erarbeiten von wissenschaftlich abgesicherten Entscheidungsgrundlagen für Verfahren und für die technische Ausrüstung
- Intensivierung des Wissenstransfers von der Wissenschaft in die Wirtschaft und Verwaltung, um
 - die Mobilitätswende durch die Vermittlung von Fachwissen zu Li-Ionen Zelltechnologien und zukünftigen Zelltechnologien für Mobilitätsanwendungen zu beschleunigen und
 - barrierefreie Planungspraxis und nutzer:innen-zentrierte sowie partizipative Ansätze im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung zu fördern
- Verbesserung der Geschlechterausgewogenheit und Diversität in den Projektteams sowie Berücksichtigung der Genderdimension und Diversitätsaspekte in der inhaltlichen Bearbeitung jener Projekte, deren Forschungsergebnisse oder Projekteinhalte Menschen betreffen

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

Jedes Projekt, das in dieser Ausschreibung einreicht, muss einen **Beitrag 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 Folge beschriebenen Ausschreibungsschwerpunkte und ein bzw. entsprechendes Forschungsthema (Subthema) beziehen, kann aber auch mehrere der Ausschreibungsschwerpunkte / Subthemen ansprechen.

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen werden die gewünschten Leistungen im Kap. 3.2 spezifiziert.

Table 3: Überblick Schwerpunkte

Schwerpunkte		Instrumente	indikatives Budget
Lokale und regionale Demonstrationsprojekte		Kooperatives F&E-Projekt (Experimentelle Entwicklung), Sondierung	2,5 Mio. €
System-innovationen für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem	Nutzer:innenvielfalt und Barrierefreiheit		
	Kooperative und intermodale Transportlogistik	Kooperatives F&E-Projekt, Sondierung	2,5 Mio. €
	Prozesse, Steuerung und Planung auf kommunaler und regionaler Ebene		
	Integrierte Mobilitätsdienste und multimodale Mobilitätsknoten		
Verkehrsinfrastrukturforschung	Zukunftsfitte Verkehrsinfrastrukturen	Kooperatives F&E-Projekt	2,0 Mio. €
	Lichttechnische Untersuchung der Innenstreckenbeleuchtung in Straßentunnel am hochrangigen Streckennetz sowie deren Auswirkung auf das kognitive Fahrverhalten	F&E-Dienstleistung	100.000 €
	Lärmmindernde Fahrbahndeckschichten bei geringen Geschwindigkeiten	F&E-Dienstleistung	300.000 €
	Entscheidungskriterien für Straßenbeleuchtung	F&E-Dienstleistung	150.000 €
	Wirksamkeit Fahrzeugrückhaltesysteme	F&E-Dienstleistung	300.000 €
	Anprallverhalten von Lichtmasten	F&E-Dienstleistung	350.000 €
Qualifizierungsnetzwerke	Batteriezelltechnologien für Mobilitätsanwendungen	Qualifizierungsnetzwerk	200.000 €
	Barrierefreie Verkehrsplanung	Qualifizierungsnetzwerk	200.000 €

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

3.1.1 Lokale und regionale Demonstrationsprojekte

Spezifische Herausforderung

Implementierungen von Vorhaben zur Mobilitätswende auf lokaler und regionaler Ebene stehen oft nicht nur vor der Herausforderung, etablierte Prozesse und Lösungen durch innovative und flexible Ansätze zu ergänzen, sondern auch davor, mit leistbaren Maßnahmen ein Maximum an Wirkung zu erzielen. Der Widerspruch, mehr Service mit weniger Budget zu leisten, lähmt vielerorts die Entscheidungsfindung.

Vor allem in Hinblick auf die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den unterschiedlichen formellen und informellen Akteur:innen fehlen erprobte übergreifende Prozesse und Werkzeuge, um Maßnahmen zur Mobilitätswende von der Idee bis zur erfolgreichen Umsetzung zu bringen. Innovative Leistungen können mangels Referenzen und Spezifikationen oft nicht über den Vergabeweg beschafft werden.

Praxisnahe Erprobungen bieten die Möglichkeit des Schaffens einer Referenz für zukünftige Zusammenarbeitsmodelle, die Referenz und Spezifikation für marktgängige neue Leistungen im Zusammenhang mit der Mobilitätswende und die Sichtbarkeit erfolgreicher Umsetzungen als Grundlage für die Vermarktung innovativer Herangehensweisen.

Inhaltliche Abgrenzung

Dieser Schwerpunkt richtet sich an Vorhaben, die auf konkrete Bedarfe lokaler oder regionaler Umsetzungsakteur:innen vor den oben angeführten Herausforderungen eingehen, bestehende Ansätze weiterentwickeln, innovative Beiträge zur Mobilitätswende unter realen Bedingungen erproben und dazu beitragen, Good Practice, marktgängige Leistungen und Lösungen oder Referenz-Prozesse zu etablieren.

Die Projekte sind thematisch offen, müssen jedoch einen klaren Wirkungsbeitrag zur Mobilitätswende und Umsetzungsfähigkeit aufweisen.

In diesem Schwerpunkt wird nur die Forschungskategorie „Experimentelle Entwicklung“ gefördert, was der Nähe der geforderten Vorhaben zur Serienanwendung geschuldet ist.

- Unternehmen werden eingeladen, Vorhaben in diesem Schwerpunkt in Kooperation mit den zukünftigen Bedarfsträgern als Einstieg für innovative und dennoch marktgängige Dienstleistungen zu verstehen, die nach Projektabschluss direkt vermarktbar sind.
- Gebietskörperschaften wie Städte und Gemeinden oder für Mobilität und Verkehr verantwortliche Organisationen und Abteilungen in den Bundesländern, aber auch Regionen wie KEM/KLAR- oder LEADER-Regionen oder Regionalmanagements werden eingeladen, die Vorhaben als Einstieg in Maßnahmen zu nutzen, die über etablierte Prozesse nicht zustande kämen.

- Verkehrsverbände, Mobilitätsdienstleister, Verkehrs- oder Bahnunternehmen schließlich werden eingeladen, die Vorhaben als Referenz für zukünftige Standard-Dienste zu nutzen, die bislang über den Vergabeweg nicht beschaffbar waren.

Die Demonstrationsphase kann somit als Grundlage für die spätere Verwertung über den Vergabeweg konzipiert werden. Die Verwertung des geistigen Eigentums dieser Projekte unterliegt – wie bei allen kooperativen F&E-Projekten – ausschließlich dem Projektkonsortium im Zuge der Festlegungen im Konsortialvertrag.

Voraussetzung für die Förderung ist die maßgebliche Einbindung relevanter lokaler oder regionaler Umsetzungsakteur:innen im Projektkonsortium, ein schlüssiges Konzept zur Wirkungsmessung während der Demonstrationsphase sowie die Betrachtung der Skalierbarkeit und Übertragbarkeit der entwickelten Lösungsansätze. Je nach Projektambition ist auch eine Sondierungsphase für ein folgendes Projekt möglich.

Es wird insbesondere beim Weiterentwickeln bestehender Ansätze empfohlen, im Antrag das Projektziel bzw. die Projektergebnisse sorgfältig in Bezug zum aktuellen Stand der Technik zu setzen.

Erwartete Wirkung

Durch die Demonstrationsprojekte werden Prozesse, Dienstleistungen oder Maßnahmen in den oben angeführten Zielgruppen zum Erreichen der Mobilitätswende erwartet, die so konsolidiert sind, dass sie von den beteiligten Organisationen ohne weitere Rahmenbedingungen in die gelebte Praxis übergeleitet werden können. Weiters sollen bereits im Rahmen des Projektes die gelebten Erfahrungen an potenzielle Nachahmer vermittelt werden. Schließlich wird bei innovativen Dienstleistungen, die im Rahmen zukünftiger, für die Mobilitätswende relevanter Projekte von öffentlichen Nachfragern beschafft werden sollen, erwartet, dass diese erprobt und bis zur Vergabetauglichkeit spezifiziert werden.

Förderwerber:innen mit geringer Erfahrung mit Förderprojekten werden insbesondere bei diesem Ausschreibungsschwerpunkt eingeladen, im Rahmen von Beratungsgesprächen die Optionen der Projektausgestaltung zu klären.

Ausgeschriebene Instrumente (vgl. Tabelle 1)

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

3.1.2 Systeminnovationen für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem

Spezifische Herausforderung

Mobilität ist nicht nur für zahlreiche negative Externalitäten wie Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Unfälle, Lärm und verringerte Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems verantwortlich, sondern sie ist auch eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Standorts, für Beschäftigung und Versorgung, Lebensqualität, soziale Interaktionen und Inklusion. Die wenig überraschende Herausforderung besteht darin, ein nachhaltiges, resilientes und ausgeglichenes System zu erreichen, in dem die widrigen Begleiterscheinungen verringert und die positiven Effekte verstärkt werden. Erforderliche Systeminnovationen umfassen neben technologischen Innovationen auch geeignete organisatorische Strukturen, Geschäftsmodelle und Infrastrukturen sowie gesellschaftliche und institutionelle Rahmenbedingungen um innovative und nachhaltige Ansätze im Mobilitätssystem umzusetzen.

Die diesem Schwerpunkt zugrundeliegenden Herausforderungen sind

- (1) gerechte, barrierefreie und nachhaltige Lösungen, die zu einer Mobilität führen, welche den Bedürfnissen aller Nutzer:innen entspricht – unabhängig von Alter, Geschlecht, besonderen Bedürfnissen oder sozioökonomischem Status;
- (2) die mangelnde Kooperation zwischen Logistikakteuren, wodurch die Transportlogistik fragmentiert und ineffizient bleibt und der Übergang zu saubereren und effizienteren Logistikpraktiken behindert wird;
- (3) dass der öffentlichen Hand die Instrumente fehlen, mit innovativen Planungs-, Regulierungs-, Überwachungs- und Durchsetzungsinstrumenten die negativen Auswirkungen von Mobilität wirksam zu begrenzen und gleichzeitig die Chancen innovativer Ansätze bestmöglich nutzen zu können;
- (4) auch die Notwendigkeit, die optimale Ausgestaltung innovativer Mobilitätsdienstleistungen im Hinblick auf Benutzerfreundlichkeit, gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen für die öffentliche Hand sowie Leistung und Geschäftsmodelle für die Betreiber herzustellen, deren Wechselwirkungen und ihre Kombination mit öffentlichem Nahverkehr und aktiver Mobilität zu verstehen, um diese zu ergänzen und nicht zu untergraben.

Inhaltliche Abgrenzung

Dieser Schwerpunkt richtet sich an Vorhaben mit niedrigem Entwicklungsgrad, die auf den Aufbau von Kompetenzen und die (Weiter-)Entwicklung innovativer systemischer Lösungen, Dienstleistungen und Prozesse für eine zukunftsfähige Mobilität zielen. Im Zentrum stehen Vorhaben, die das Zusammenspiel technologischer, organisatorischer und gesellschaftlicher Veränderungen adressieren, damit weit über rein technische Lösungen hinausgehen und entsprechend hohe Wirkung (siehe Beschreibungen der Themenfelder) im Mobilitätssystem entfalten.

Gefordert werden inter- und transdisziplinäre Ansätze sowie eine partizipative Herangehensweise, die alle maßgeblichen Akteur:innen und Perspektiven einbindet. Erwartet werden Vorhaben, deren Wirkungsbeitrag und Relevanz durch die Bildung der entsprechenden Wertschöpfungsketten im Konsortium abgesichert sind. Voraussetzung für die Förderung ist somit die Einbindung relevanter zukünftiger Bedarfsträger:innen sowie ein schlüssiges Konzept zur Wirkungsanalyse des Lösungsansatzes.

Einreichungen sind in folgenden Themenfeldern möglich:

(1) Nutzer:innenvielfalt und Barrierefreiheit

Ziel ist die Entwicklung innovativer Lösungen, die den Zugang zu nachhaltiger Mobilität für diverse Nutzer:innengruppen verbessern und physische, digitale, soziale und organisatorische Barrieren im Mobilitätssystem abbauen. Gefördert wird die Entwicklung neuer Produkte, Services und Prozesse, wie etwa inklusive kommunale oder betriebliche Mobilitätskonzepte, innovative Methoden zur Erfassung vielfältiger Mobilitätsbedürfnisse und –barrieren, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum, innovative Methoden zur Gestaltung von Planungs- und Umsetzungsprozessen, die Barrierefreiheit und diverse Nutzer:innenbedürfnisse systematisch beachten sowie innovative Instrumente zur Anpassung bestehender Infrastrukturen.

Angesprochen werden insbesondere Konsortien um Mobilitätsdienstleister, Infrastrukturbetreiber, kommunale und regionale Verkehrsplanungsstellen oder auch Interessensvertretungen wie Jugend- oder Behindertenorganisationen. Projekte sollen die positiven Wirkungen inklusiver Mobilität sichtbar machen, die je nach Projektschwerpunkt in den Bereichen Teilhabe/gesellschaftliche Kohäsion, Verkehrsablauf oder Wirtschaftlichkeit liegen können. Zusätzlich sollen Interessensvertretungen sowie Betroffene direkt in die Projekte eingebunden werden.

(2) Kooperative und intermodale Transportlogistik

Ziel ist die (Weiter-)Entwicklung und Pilotierung nachhaltiger Transport- und Logistikkonzepte, die den Güterverkehr durch kooperative und intermodale Ansätze effizienter und klimafreundlicher gestalten. Der Schwerpunkt richtet sich insbesondere an Logistikdienstleister und verladende Unternehmen und adressiert innovative physische und digitale Schnittstellen entlang der gesamten und intermodalen Transportkette zur Erhöhung der Effizienz des Schienengüterverkehrs, Plattformen für gemeinsame Kapazitätsnutzung sowie neue Geschäftsmodelle, die flexible Verkehrsverlagerung und Ressourcenteilung ermöglichen. Zentrale Herausforderungen intermodaler und kooperativer Logistikketten, u. a. hinsichtlich Kapazität, Flexibilität, Transparenz sowie fehlendes Vertrauen, sollen adressiert werden.

Intermodaler Verkehr wird auf Europäischer Ebene als „Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt“, definiert.

(3) Prozesse, Steuerung und Planung auf kommunaler und regionaler Ebene

Gefördert werden innovative Governance-Ansätze, also neue Formen der Zusammenarbeit, Steuerung und Entscheidungsfindung, die strukturelle Veränderungen und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf lokaler oder regionaler Ebene anstoßen. Angesprochen werden daher insbesondere Konsortien um Gemeinden und Städte, und hier insbesondere Pionierstädte, Gemeindeverbände, KLAR und KEM-Regionen, Regionalmanagements, LEADER-Regionen, Stadt-Umland Management und vergleichbare Organisationen; weiters für Mobilität/Verkehr verantwortliche Abteilungen in den Bundesländern, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Tourismusverbände sowie Akteure aus der Daseinsvorsorge wie Gesundheitsversorgung, Pflege und Altenbetreuung, Bildung, Energieversorgung oder Sozialhilfe.

Im Fokus stehen z. B. neue Konzepte zur (zielgruppenspezifischen) Erfassung und Steuerung von Verhalten und Nachfrage, die Weiterentwicklung innovativer verkehrsplanerischer Ansätze sowie die Gestaltung von (kooperativen) Entscheidungsprozessen. Auch die Übertragung erfolgreicher Pilotansätze in bestehende Planungs- und Verwaltungsprozesse sowie gemeindeübergreifende und intermodale Planungsansätze sind zentral.

(4) Integrierte Mobilitätsdienste und multimodale Mobilitätsknoten

Ziel ist die nutzer:innen-orientierte Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienste und Modi in das Mobilitätssystem und die Weiterentwicklung multimodaler Mobilitätsknoten als zentrale Übergangspunkte zwischen Verkehrsträgern. Angesprochen werden insbesondere Konsortien um Mobilitätsdienstleister, Verkehrsverbände sowie kommunale und regionale Verkehrsplanungsstellen. Gefördert werden u. a. neue Betreibermodelle zur Anbindung innovativer Mobilitätsangebote an den Öffentlichen Verkehr, Ansätze zur Verbesserung der Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Attraktivität von Angeboten in unterschiedlichen räumlichen Kontexten sowie integrierte Planungsansätze für multimodale Mobilitätsknoten, die Verkehrs-, Raum- und Quartiersentwicklung stärker miteinander verknüpfen.

Hingewiesen wird auf die in der Ausschreibung [Digitale Transformation in der Mobilität & Rail4Climate – Ausschreibung 2025](#) adressierte F&E-Dienstleistung „*Strukturen zur Verbesserung der Beauskunftung multimodaler Mobilitätsdienste – Schwerpunkt auf „ÖV ergänzende Verkehre“ wie Bedarfsverkehr & Sharing*“, die im Fall einer inhaltlichen Relevanz für Vorhaben in diesem Themenfeld zu berücksichtigen ist. Die erwarteten

Ergebnisse dieser F&E-Dienstleistung sind dem Ausschreibungsleitfaden zu entnehmen. Im Kontext „Integrierte Mobilitätsdienste“ soll auch auf die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu „[Integration & Buchung multimodaler Mobilitätsdienste](#)“ sowie „[Multimodale Reiseinformationen](#)“ hingewiesen werden.

Erwartete Wirkung

Durch die Forschungsprojekte werden je nach Themenfeld (1)-(4) entsprechende innovative Produkte, Dienstleistungen, Prozesse oder Lösungen erwartet, die einen Beitrag zum Erreichen der Mobilitätswende leisten, die skalierbar sind, beispielgebend für andere Bedarfsträger sind, und deren Einsatzfähigkeit bzw. ggf. Vergabetauglichkeit bei den im Konsortium eingebundenen Bedarfsträgern im Rahmen der jeweiligen Projekte bzw. in eventuellen zukünftigen Projekten erreicht wird.

Ausgeschriebene Instrumente (vgl. Tabelle 1):

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

3.1.3 Verkehrsinfrastrukturforschung

3.1.3.1 Zukunftsfitte Verkehrsinfrastrukturen

Spezifische Herausforderung

Die Zustandserfassung, Erhaltung und Anpassung an aktuelle Rahmenbedingungen bestehender Verkehrsinfrastruktur stehen vor einer Reihe von Herausforderungen, die sich sowohl auf technologische als auch auf ökonomische und ökologische Aspekte beziehen. Österreichs Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene) ist umfangreich und muss für die Mobilitätsanforderungen der Zukunft leistungsfähig gehalten werden. Kostenersparnis und Ressourcenschonung – sowohl im Straßen- als auch im Schienennetz – rücken die Notwendigkeit zur Verlängerung der Lebensdauer von Bauwerken zunehmend in den Fokus. Viele Bauwerke benötigen umfassende Instandsetzungsmaßnahmen, die durch Alterung, Abnutzung und zunehmende Auswirkungen des Klimawandels verursacht werden. Dabei spielen nicht nur ökonomische und ökologische Aspekte, sondern auch die Sicherheit eine Rolle. Es ist zudem notwendig, dass bestehende Infrastrukturen auf die Mobilitätsformen der Zukunft (im Sinne der Mobilitätswende) sowie das Verkehrsaufkommen der Zukunft angepasst werden.

Inhaltliche Abgrenzung

In diesem Ausschreibungsschwerpunkt werden Lösungen für die Zustandserfassung, Erhaltungsmaßnahmen sowie Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen (bspw. Messverfahren, Materialien, Bauweisen, Planungstools ...) gesucht. Das Ziel dieser Projekte ist die Erhaltung, Anpassung sowie Verlängerung der Lebensdauer bestehender Bauwerke, sowie die Reduktion der steigenden Instandhaltungskosten,

und die Sicherstellung, dass die Infrastrukturen für die Herausforderungen des Klimawandels sowie die Anforderungen zukünftiger Mobilität gewappnet sind.

Die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur findet auf verschiedenen Ebenen statt, vom Digitalen Zwilling, dem Building Information Modelling (BIM) im Tiefbau bis hin zu Verkehrsmanagement und Kommunikationstechnologie. Allerdings stellen die Aktualisierung, Standardisierung und Validierung der erhobenen Daten eine Herausforderung dar. Parallel zur Digitalisierung bietet die Automatisierung und Elektrifizierung großes Potenzial zur Kosteneinsparung und Effizienzsteigerung. Diese Technologien sind jedoch noch nicht vollständig ausgereift und erfordern eine kontinuierliche Weiterentwicklung sowie spezifische Anpassungen an die jeweiligen Anforderungen der Infrastrukturen.

Die Elektrifizierung von Baumaschinen ist nicht Teil des Schwerpunktes.

Lösungen sollen mit den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft sowie den Zielen der Mobilitätswende im Einklang stehen. Dies umfasst u. a. die Wiederverwendung von Materialien, sowie die Optimierung der Flächennutzung und Verringerung der Umweltauswirkungen.

Erwartete Wirkung

Die erwartete Wirkung von Lösungen, die auf die Optimierung und Erhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen abzielen, ist vielschichtig und umfasst technologische, ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Dimensionen. Die zu entwickelnden Lösungen schaffen die Grundlage für effiziente Erhaltungs- und Anpassungsmaßnahmen, welche die Funktionsfähigkeit verbessern und Lebensdauer der Infrastruktur signifikant erhöhen.

Die ökologische Ebene umfasst in einer kreislauforientierten Wirtschaft, den Wert von Produkten, Stoffen und Ressourcen innerhalb der Wirtschaft so lange wie möglich zu erhalten, um möglichst wenig Abfall und Umweltbelastungen zu erzeugen. Gesellschaftlich wird erwartet, dass Lösungen die Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit erhöhen.

Langfristig wird erwartet, dass die Einführung solcher Lösungen dazu beiträgt, eine robustere und zukunftsfähigere Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, die den Anforderungen an Mobilität, Umweltschutz und technologische Innovation gerecht wird. Durch die Kombination von Kostenreduktion, Nachhaltigkeit und technologischem Fortschritt sollen diese Lösungen nicht nur aktuelle Herausforderungen bewältigen, sondern auch die Grundlage für eine flexible und anpassungsfähige Infrastruktur schaffen, die zukünftigen Generationen dient.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

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

3.1.4 Qualifizierungsnetzwerke

3.1.4.1 *Qualifizierungsnetzwerk Batteriezelltechnologien für Mobilitätsanwendungen*

Spezifische Herausforderung

Nicht nur die Weiterentwicklung der Zellchemie von Traktionsbatterien erschwert Produktauscheidungen und stellt Produktions- und Lieferketten vor Herausforderungen, auch die Abwägung des Investitionsrisikos für Fertigungsanlagen beim Skalieren neuer Technologien ist angesichts komplexer Marktmechanismen mit hohen Unsicherheiten behaftet. Eine rasche Entscheidungsfindung ist jedoch angesichts der geopolitischen Gegebenheiten für eine erfolgreiche Marktpositionierung unerlässlich. Das Vorhandensein entsprechender Spitzenforschung in Österreich bietet in diesem Zusammenhang die Chance, Technologieführerschaft in der Anwendung zu erlangen, erfordert aber den zügigen Aufbau von Wissen und Kompetenz entlang der Wertschöpfungskette.

Inhaltliche Abgrenzung

Ziel des ausgeschriebenen Schwerpunkts ist die Förderung eines Qualifizierungsnetzwerks für Traktionsbatterietechnologien, um Wissen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Zellmaterialien über Zelltechnologien bis hin zu Recycling und Rohstoffsicherung – systematisch zu vermitteln. Die Vermittlung dieses Wissens soll Verständnis für die Zusammenhänge zwischen Zellmaterial und späteren Produkteigenschaften schaffen und helfen, Produkte und Dienstleistungen auf zukünftige Zelltechnologien auszurichten.

Erwartete Wirkung

Es wird erwartet, dass Fachkenntnisse und Kompetenzen in einem breiten Themenfeld hinsichtlich Traktionsbatterien gestärkt werden, die auf dem aktuellen Stand der internationalen Forschung zu Lithium-Ionen-Batterien und Nachfolgetechnologien basieren. Konkret werden Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen als Wissensvermittler adressiert, welche aktiv an der internationalen Forschung bzw. Entwicklung von Weiterbildungsformaten in diesem Bereich teilnehmen. Eine geografisch ausgewogene Einbindung relevanter Forschungsstandorte ermöglicht die effektive österreichweite Vernetzung bestehenden Know-hows und trägt zur Maximierung der Netzwerkwirkung bei. Die Schulungen richten sich an forschungs- und entwicklungsintensive Unternehmen, die Traktionsbatterietechnologien in ihre Produkte und Dienstleistungen integrieren. Sowohl Wissensvermittler als auch Schulungsteilnehmende profitieren vom direkten Kontakt zwischen Forschung und Industrie.

Ein Beratungsgespräch vor Einreichung wird empfohlen.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Qualifizierungsnetzwerk

3.1.4.2 Qualifizierungsnetzwerk barrierefreie Verkehrsplanung

Spezifische Herausforderung

Platz wird in bewohnten Gebieten zunehmend zu einem knappen und umkämpften Gut. Manche Kommunen geben Platz an die Bewohner:innen zurück, indem sie den öffentlichen Raum neu verteilen und umgestalten, um die Lebensqualität zu verbessern und aktive Mobilität zu ermöglichen.

Die Berücksichtigung von Barrierefreiheit bei der Planung des öffentlichen Raums ist allerdings herausfordernd, weil oft sehr unterschiedliche Bedürfnisse z. B. von Menschen mit besonderen Bedürfnissen oder älteren Personen aufeinandertreffen und teils im Widerspruch stehen. Hinzu kommen bauliche, rechtliche und finanzielle Hürden, besonders bei der Anpassung bestehender Strukturen oder im Spannungsfeld mit anderen Planungszielen wie Denkmalschutz oder Nachhaltigkeit. Zudem fehlt es häufig an Sensibilisierung und frühzeitiger Beteiligung Betroffener, wodurch praxisnahe Lösungen erschwert werden.

Inhaltliche Abgrenzung

In der beruflichen Aus- und Weiterbildung der baulich-technischen Disziplinen ist barrierefreie Verkehrsplanung sowie nutzer:innen-zentrierte Planung über die üblichen Planungsprozesse hinaus oft nur unzureichend abgedeckt.

Ziel des ausgeschriebenen Schwerpunkts ist daher die Förderung eines Qualifizierungsnetzwerks für lokale barrierefreie Verkehrsplanung, um angewandte Forschungsergebnisse, Best-Practice-Lösungen und innovative, ggf. partizipativ entwickelte Ansätze aus der Wissenschaft direkt in die kommunale Planungspraxis zu übertragen.

Im Fokus steht die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums – von Haltestellen, Geh- und Radwegen und Querungen sowie die Integration solcher Elemente in barrierefreie Gesamtkonzepte. Die Vermittlung partizipativer Methoden kann Teil der Schulungsmaßnahmen sein, wobei die Vermittlung nutzer:innen-zentrierter Gestaltungsprinzipien sowie innovativer und Ortstyp-angemessener Lösungsansätze in der baulich-technischen Planung im Fokus stehen sollte.

Erwartete Wirkung

Es wird erwartet, dass Fachkenntnisse und Kompetenzen hinsichtlich barrierefreier, nutzer:innen-zentrierter Verkehrsplanung bei jenen Akteuren und Akteurinnen gestärkt werden, die den öffentlichen Raum planen. Die Schulungsmaßnahmen richten sich daher an Verkehrs- und Raumplaner:innen in den Kommunen sowie Verkehrsplanungsbüros.

Als Wissensvermittler sind Hochschulen bzw. außeruniversitäre Forschungseinrichtungen adressiert, die maßgeschneiderte Angebote entwickeln, aber vom Austausch mit den Unternehmen bzw. Gemeinden ebenfalls profitieren, um etwaige Aus- sowie Weiterbildungsangebote weiterzuentwickeln.

Ein Beratungsgespräch vor Einreichung wird empfohlen.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Qualifizierungsnetzwerk

3.2 Ausschreibungsschwerpunkt für F&E-Dienstleistungen

3.2.1 Verkehrsinfrastrukturforschung

3.2.1.1 *Lichttechnische Untersuchung der Innenstreckenbeleuchtung in Straßentunnel am hochrangigen Streckennetz sowie deren Auswirkung auf das kognitive Fahrverhalten*

Spezifische Herausforderung

In der Vergangenheit gab es immer wieder Rückmeldungen von Kund:innen zur Helligkeit in Tunneln. Konkret wird eine zu starke Helligkeit und damit eine Blendwirkung vor allem in Tunneln der Gefährdungsklasse IV kritisiert.

Die Anforderung an die Tunnelbeleuchtung und damit die geforderte Leuchtdichte ist normativ in der RVS 09.02.41 geregelt. In den letzten 10 Jahren wurden die LED-Leuchten intensiv technisch weiterentwickelt. Daher ist zu überprüfen, ob der aktuell anzuwendende Leuchtdichtewert gem. RVS dem Stand der Technik entspricht und andererseits, ob ein Energieeinsparungspotenzial besteht. Besonders zu betrachten sind dabei die Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten wie zum Beispiel Geschwindigkeitsverhalten, Abstandsverhalten zum Vorderfahrzeug und innerhalb der Begrenzungslinien bei unterschiedlichen Beleuchtungsdichten.

Derzeit werden die Tunnelanlagen der ASFINAG flächendeckend auf LED-Beleuchtung umgestellt. Die verbesserte Gleichmäßigkeit und die weiße Lichtfarbe haben bereits einen positiven Einfluss auf Tunnelnutzer:innen. Die Tunnelanlagen der Gefährdungsklasse IV müssen gemäß RVS 09.02.41 eine Leuchtdichte von mindestens $6,0 \text{ cd/m}^2$ erreichen. Es ist unbestritten, dass eine gute Ausleuchtung im Tunnel eine Erhöhung der Verkehrs- und Tunnelsicherheit gewährleistet. Jedoch wurden die bisher gültigen Leuchtdichtewerte und damit v. a. die Obergrenzen nicht weiter erforscht. Unter anderem soll untersucht werden, ob bei $4,8 \text{ cd/m}^2$ ein ähnliches oder gleichwertiges Fahrverhalten nachgewiesen werden kann wie bei $6,0 \text{ cd/m}^2$.

Es ist zu prüfen, welchen Einfluss diese erhöhte Leuchtdichte auf die Tunnelsicherheit und damit auf das kognitive Fahrverhalten der Tunnelnutzer:innen hat.

Inhaltliche Abgrenzung

Ziel ist eine Auswertung bzw. ein Vergleich in einer Tunnelanlage oder Tunnelkette, wo über einen längeren Zeitraum (mehrere Monate in Abstimmung mit dem AG) das Fahrverhalten einmal mit $4,8 \text{ cd/m}^2$ und im Anschluss mit $6,0 \text{ cd/m}^2$ untersucht, beobachtet und ausgewertet wird und mögliche Unterschiede herausgefiltert werden. Die Herausarbeitung möglicher Energieeinsparungspotenziale und die Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit aufgrund der Beleuchtungsadaptierung sind weitere Ziele der Forschungsarbeit.

Forschungsfrage

Welche kognitive Auswirkung auf das Fahrverhalten kann aufgrund einer erhöhten Leuchtdichte in Tunnel der Gefährdungsklasse IV beobachtet werden?

Erwartete Wirkung

Aufgrund der Auswertungen der Sensoren und einer qualitativen Befragung (Anzahl der Befragten in Abstimmung mit dem AG) können Rückschlüsse auf die derzeit erforderlichen Leuchtdichtewerte gem. RVS 09.02.41 und das Fahrverhalten der Tunnelnutzer:innen getroffen werden.

- Vorschlag für die Überarbeitung der RVS 09.02.41 betreffend die geforderte Leuchtdichte.

Rahmenbedingungen

RVS 09.02.41, Untersuchungen Bartenbach

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

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

3.2.1.2 Lärmindernde Fahrbahndeckschichten bei geringen Geschwindigkeiten

Spezifische Herausforderung

Hinsichtlich der Schallentstehung von Verkehrsgeräuschen zeigt sich, dass bei geringen Geschwindigkeiten die Antriebsgeräusche gegenüber den Rollgeräuschen dominieren. Ab Geschwindigkeiten von rund 40 km/h bei PKW bzw. 60 km/h beim LKW überwiegen die Rollgeräusche. Über die Wirkung von lärmindernden Fahrbahndeckschichten auf die Rollgeräuschemissionen von Kraftfahrzeugen bei geringen Geschwindigkeiten liegen derzeit nur ungenügende Messungen und Daten vor. Zunehmende Bedeutung erlangt die Fragestellung insbesondere aufgrund des stetig steigenden Anteils von Elektrofahrzeugen am gesamten Fahrzeugkollektiv, da bei diesen, im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die Antriebsgeräusche sehr gering sind und daher die Rollgeräusche auch bei geringeren Geschwindigkeiten eine größere Bedeutung haben. Die RVS 04.02.11 – Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr legt das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmemissionen fest. In dieser Richtlinie werden Lärm-Koeffizienten für Antriebs- bzw. Rollgeräusche sowie in Abhängigkeit von der Fahrbahndeckschichte festgelegt. Für lärmindernde Fahrbahndeckschichten liegen für geringe Geschwindigkeiten bislang nur ungenügende Messungen und Daten vor.

Inhaltliche Abgrenzung

- Durchführung von Rollgeräuschmessungen bei lärm mindernden Fahrbahndeckschichten bei geringen Geschwindigkeiten
- Darstellung der Wirkung lärm mindernder Fahrbahndeckschichten bei geringen Geschwindigkeiten
- Genauere Ergebnisse bei Lärmberechnungen
- Effizienterer und zielgerichteter Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen

Forschungsfragen

- Welche Wirkung haben lärm mindernde Fahrbahndeckschichten auf die Rollgeräuschemissionen bei geringen Geschwindigkeiten?
- Besteht das Erfordernis, die Lärm-Koeffizienten für Rollgeräusche anzupassen?
- Wie hoch ist der Einfluss auf das Ergebnis von Lärmberechnungen?
- Wie hoch ist dieser Einfluss aufgrund des stetig steigenden Anteils von Elektrofahrzeugen in der Zukunft?

Erwartete Wirkung

- Vorschlag für eine Überarbeitung der RVS 04.02.11 hinsichtlich Rollgeräusche bei lärm mindernden Fahrbahndeckschichten bei geringen Geschwindigkeiten

Rahmenbedingungen

RVS 04.02.01 Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
- max. Projektdauer: 30 Monate
- max. Projektkosten: 300.000 EUR (exkl. USt.)

3.2.1.3 Entscheidungskriterien für Straßenbeleuchtung

Spezifische Herausforderung

Die Risiken im nächtlichen Straßenverkehr und die positiven Auswirkungen einer Straßenbeleuchtung sind zwar erforscht, aber es sind in keinen Regelwerken (EN, ÖNORM, RVS) Kriterien festgelegt, nach denen zu entscheiden ist, ob eine Verkehrsfläche im Freiland zu beleuchten ist. Die ÖNORM O 1051 regelt die Beleuchtung von Konfliktzonen (Schutzwege, Radfahrüberfahrten, Kreisverkehre, Fahrbahnteiler und Parkplätze), das sind u. a. Verkehrsflächen, in denen Fahrzeugströme einander kreuzen oder durch Bereich führen, die von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen oder anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen frequentiert werden. In der ÖNORM O 1052 werden maximal zulässige Grenzwerte für die Lichteinwirkung auf Mensch und Umwelt festgelegt und Wege aufgezeigt, um zweckdienliches Licht zu erzeugen und störende Lichteinwirkungen zu vermeiden. Die ÖNORM O 1055 zur nationalen Umsetzung des CEN/TR 13201-1 ist Basis für die Anwendung der ÖNORM EN 13201, Teile 2-5 und behandelt das Auswahlverfahren für Beleuchtungsanlagen auf Verkehrsflächen im Freien.

Inhaltliche Abgrenzung

Ermittlung von Randbedingungen (z. B. Gefahrenquellen) und Entscheidungskriterien für die Bewertung der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit einer Straßenbeleuchtung im Autobahn- und Schnellstraßennetz und auf sonstigen Freilandstraßen. Definition von technischen Anforderungen, falls eine Straßenbeleuchtung erforderlich ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass negative Auswirkungen von künstlichem Licht auf Mensch und Umwelt zu vermeiden sind, die Beleuchtungsanlagen kein Verkehrshindernis darstellen und ein effizienter Energieeinsatz ermöglicht wird.

Forschungsfragen

- Welche Zielsetzung wird mit einer Straßenbeleuchtung auf Autobahnen und Schnellstraßen sowie Freilandstraßen verfolgt?
- Welche technischen Anforderungen werden an die Straßenbeleuchtung gestellt, um die Zielerfordernisse zu erfüllen?
- Welche maßgebenden verkehrstechnischen, physiologischen und psychologischen Parameter sind zu berücksichtigen?
- Mit welchen Kriterien kann die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit einer Straßenbeleuchtung bewertet werden?

Erwartete Wirkung

- Ergebnisbericht mit nachvollziehbar hergeleiteten Entscheidungskriterien für die Bewertung der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Straßenbeleuchtung unter Berücksichtigung von betriebs- und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten
- Konkreter Textvorschlag für einen RVS-Richtlinienentwurf

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
- max. Projektdauer: 12 Monate
- max. Projektkosten: 150.000 EUR (exkl. USt.)

3.2.1.4 Wirksamkeit Fahrzeugrückhaltesysteme

Spezifische Herausforderung

Ausführung und Aufstellung von Fahrzeugrückhaltesystemen (FRS) sind in der RVS 05.02.31 geregelt. Einen kritischen Bereich von FRS stellen die Anfangsbereiche dar. Absenkungen von FRS sind so anzuordnen, dass ein Auffahren möglichst vermieden wird. Um einem Auffahren auf die Absenkungen entgegenzuwirken, wird z. B. ein Verziehen des FRS vorgeschlagen. Im Bereich von Einschnittsböschungen ist das FRS zur Böschung hin zu verziehen und in diese einzubinden. Das Verhalten von Fahrzeugen beim Anprall gegen diese Bereiche ist nicht bekannt.

Um ein FRS an Straßen in Österreich gemäß RVS 05.02.31 aufzustellen, bedarf es einer erfolgreichen Prüfung nach ÖNORM EN 1317-2, einer CE-Kennzeichnung gemäß ÖNORM EN 1317-5 und einer Einsatzfreigabe durch das BMIMI.

Die Bewertung der Anprallheftigkeit der Fahrzeuginsass:innen erfolgt durch die Indizes ASI (Acceleration Severity Index) und THIV (Theoretical Head Impact Velocity) mit Personenkraftwagen. ASI und THIV müssen die Anforderungen nach EN 1317-2 erfüllen. Die Fahrzeugmassen der PKW können bis zu 1.500 kg betragen.

Inhaltliche Abgrenzung

Es soll für häufig aufgestellte CE-gekennzeichnete FRS (siehe Einsatzfreigabeliste des BMIMI) die Funktionstauglichkeit der Anfangsbereiche, d. h. bei einem Fahrzeuganprall gegen FRS bei weniger als einem Drittel der Mindestprüflänge, bewertet werden. Als Aufhaltestufen sind für Randabsicherungen mit einer hohen Gefährdungsklasse H2 (Regelfall im ASFINAG-Netz) und H1 (z. B. Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer:innen bei parallelen Geh-/Radwegen) zu Grunde zu legen.

Die Wirksamkeit im Anfangsbereich von FRS ist einerseits durch Anprallversuche mit PKW gegen gerammte Stahl-FRS mit Variationen des Anprallpunktes zu untersuchen. Andererseits sind basierend auf den Anprallprüfungen numerische Simulationen mit Parametervariationen (z. B. Anprallwinkel, Anprallgeschwindigkeit, Fahrzeugmasse etc.) durchzuführen. Ziel ist die Ermittlung des Potentials für eine eventuelle Verkürzung der Aufstelllänge von FRS bei beengten Platzverhältnissen.

Forschungsfragen

- Wie verhalten sich FRS der Aufenthaltsstufe H2 bei einem Anprallpunkt, welcher weniger als ein Drittel der Prüflänge entspricht?
- Wie verhalten sich FRS der Aufenthaltsstufe H1 bei einem Anprallpunkt, welcher weniger als ein Drittel der Prüflänge entspricht?

Erwartete Wirkung

- Prüfberichte gemäß EN 1317-2
- Ergebnisbericht mit nachvollziehbar hergeleiteten Entscheidungskriterien für die Bewertung der Wirksamkeit (Durchbruchsicherheit/Insass:innensicherheit) von H1- und H2-FRS im Anfangsbereich (innerhalb des ersten Drittels)
- Textvorschlag für die Verwendung in den FSV-Richtlinien (z. B. RVS 05.02.31)

Rahmenbedingungen

Das Bieter:innenkonsortium sollte Erfahrungen bei der Durchführung, Analyse und Simulation von Anprallversuchen aufweisen. Eine Kooperation mit Hersteller:innen von im ASFINAG- und Landesstraßen-Netz häufig aufgestellten FRS ist von Vorteil.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
- max. Projektdauer: 24 Monate
- max. Projektkosten: 300.000 EUR (exkl. USt.)

3.2.1.5 Anprallverhalten von Lichtmasten

Spezifische Herausforderung

Auf Autobahnen und Schnellstraßen sind im Bereich von Knoten und Rampen häufig Lichtmasten vorhanden, die aber teilweise nicht mit Fahrzeurückhaltesystemen (FRS) abgesichert sind. Das Verhalten des Lichtmastes bei einem Fahrzeuganprall ist unter anderem abhängig von der Befestigungsart bzw. Verankerung, der Mastgeometrie und der Fahrzeuggeschwindigkeit beim Anprall. Weiters ist nicht vollständig erforscht, welche Auswirkungen der Anprall auf die Fahrzeuginsass:innen (ASI, THIV) bei unterschiedlichen konstruktiven Ausführungen hat. Es stellt sich daher die Frage, unter welchen Randbedingungen Lichtmasten generell abzusichern sind oder nicht. Im Projekt RISKANT [1] wurden bereits Simulationen von einem Fahrzeuganprall an einem Lichtmast durchgeführt. Die Ergebnisse können aber nicht auf andere Fahrzeugtypen, Materialien oder konstruktive Ausführungen (z. B. Sollbruchstellen, überfahrbare Konstruktionen) übertragen werden.

Inhaltliche Abgrenzung

Durchführung von Anprallsimulationen und Validierung mit ausgewählten Anprallversuchen

Forschungsfragen

- Welche Lichtmasttypen sind im hochrangigen Straßennetz vorhanden?
- Was sind die kritischen Anprallsituationen?
- Welche Lichtmasttypen müssen ab welchen Anprallgeschwindigkeiten abgesichert werden, um schwere Verletzungen für PKW-Insass:innen zu vermeiden?
- Welche Leistungseigenschaften gemäß EN 12767, Tabelle A.1 [2] sollten Lichtmaste für welche Verwendungszwecke aufweisen?

Erwartete Wirkung

- Ergebnisbericht mit zusammengefassten Ergebnissen zum Anprallverhalten und zur Insass:innensicherheit mit abgeleiteten Empfehlungen
- Kriterienkatalog zur Bewertung der Notwendigkeit zur Absicherung von Lichtmasten in Abhängigkeit der maßgebenden örtlichen und konstruktiven Randbedingungen
- Empfehlungen für Einsatzkriterien für Lichtmaste gemäß EN 12767 [2]

Rahmenbedingungen

- Risikomodell zur Analyse von Unfällen mit ortsfesten Hindernissen auf Autobahnen und Schnellstraßen (RISKANT)
Ein Projekt finanziert im Rahmen der Pilotinitiative Verkehrsinfrastrukturforschung 2011 (VIF2011); URL: https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische%20programm_e/Mobilitaet/RISKANT.pdf (abgerufen am 27. August 2025)
- EN 12767, Passive Sicherheit von Tragkonstruktionen für die Straßenausstattung - Anforderungen und Prüfverfahren

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
- max. Projektdauer: 24 Monate
- max. Projektkosten: 350.000 EUR (exkl. USt.)

Table 4: 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 Gewerbeverzeichnis 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 Leitfadens für F&E-Dienstleistungen) sind ausschließlich schriftlich per E-Mail an mobilitaet@ffg.at bis 04.02.2026 zu stellen. Die Antworten werden bis spätestens 16.02.2026 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 Projektinhalte.
- **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 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung

Förderungsinstrument	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Kooperative F&E-Projekte	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden Kooperative F&E-Projekte – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
Sondierung	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden Sondierung – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
Qualifizierungsnetzwerk	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden Qualifizierungsnetzwerk – Eidesstattliche Erklärung zum KMU

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.

Tabelle 6: Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistungen

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

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.

Als **Rechtsgrundlage für „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“** wird der Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 angewendet.

6 WEITERE INFORMATIONEN

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

6.1 Service FFG Projektdatenbank

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

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

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

6.2 Service 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“).

Im Forschungsförderungsprogramm Horizon Europe ist das Erstellen eines Datenmanagementplans verpflichtend für all jene Projekte, die Daten generieren oder benützen. Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist im Rahmen dieser Ausschreibung nicht verpflichtend, wird aber empfohlen. Für die Erstellung eines DMPs gibt es unterschiedliche Vorlagen, Beispiele [hier](#) oder [hier](#).

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 Datenbereiter: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@autriatech.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) 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: foederservice@ffg.at

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

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 ausgeschlossen und formal abgelehnt.

Tabella 7: Formalprüfungscheckliste für Förderungsansuchen

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Deutsch	<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

Tabella 8: Formalprüfungscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E-Dienstleistungen)

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Das Finanzierungsansuchen ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen. Sprache: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen