



FFG
Forschung wirkt.

1. AUSSCHREIBUNG
EINREICHFRIST 28.09.2022
WIEN, MAI 2022

MOBILITÄT - FRÜHJAHR 2022
REGIONEN UND TECHNOLOGIEN
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN

INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	3
1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	4
2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	5
3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE	7
3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen	8
3.1.1 Technologien und Konzepte für die Mobilitäts- und Versorgungsgarantie sowie Standortsicherung in der Region	8
3.1.2 Regionale Mobilitätslabore zur Transformation regionaler Mobilität in Österreich	10
3.1.3 Batterien und deren Komponenten für eine nachhaltige Elektromobilität	12
3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen	14
3.2.1 Aufbau eines spezifischen Kompetenzknotenpunkts und Innovationsnetzwerks für FTI-Beiträge zur Verkehrsvermeidung in Österreich	14
4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....	19
5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN	20
6 WEITERE INFORMATIONEN	21
6.1 Service FFG Projektdatenbank.....	21
6.2 Service BMK Open4Innovation	21
6.3 Open Access Publikationen	21
6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan	22
6.5 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....	22
7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG	23

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente	4
Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt.....	4
Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte.....	7
Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E- Dienstleistungen	17
Tabelle 7: Ausschreibungsdokumente - Förderung	19
Tabelle 8: Formalprüfungcheckliste für Förderungsansuchen	23
Tabelle 9: Formalprüfungcheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	23

1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die 1. Ausschreibung zum Thema Mobilität in den Missionsfeldern „Regionen und Technologien“ im Frühjahr 2022 stehen 9,9 Millionen EUR zur Verfügung.

Tabelle 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

Förderungs-/ Finanzierungs-instrument	Kurzbeschreibung	maximale Förderung/ Finanzierung in €	Förderungsquote	Laufzeit in Monaten	Kooperationserfordernis
Kooperatives F&E-Projekt	<i>Industrielle Forschung od. Experimentelle Entwicklung</i>	min. 100.000, max. 2 Mio.	max. 85 %	max. 36	ja
Sondierung	Vorstudie für F&E-Projekt	max. 200.000	max. 80 %	max. 12	nein
Innovationslabor	Umfeld für Innovation, Vernetzung, Forschung und Wissenstransfer	max. 1 Mio.	max. 50 %	min. 36 max. 60	nein
F&E-Dienstleistung	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhaltes	keine	Finanzierung bis 100 %	max. 12	nein

Tabelle 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
Budget gesamt	9,9 Millionen €
Einreichfrist	28.09.2022
Sprache	Deutsch oder Englisch
Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen	Andreas Fertin, T 057755-5031; E andreas.fertin@ffg.at Johannes Fritzer, T 057755-5032; E johannes.fritzer@ffg.at
Ansprechpersonen für Kostenfragen	Katharina Eder, T 057755-6087; E katharina.eder@ffg.at Ernst Frischmann, T 057755-6076; E ernst.frischmann@ffg.at
Information im Web	https://www.ffg.at/mobilitaet-call2022rt
Zum Einreichportal	https://ecall.ffg.at

2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

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

- Flächendeckende **Verfügbarkeit von On-Demand Services** bis 2030
- **Steigerung des Anteils der Verkehrsleistung des Personenverkehrs** im Umweltverbund auf 47 % bis 2040 bzw. **Erhöhung des Modal Split** der Schiene im Güterverkehr auf 34 % bis 2040
- **Erhöhung der Reichweite** durch effiziente elektrifizierte Antriebssysteme und Verbesserung der Effizienz von Fahrzeugen und Gesamtfahrzeugkonzepten für Öffentlichen Verkehr und Gütermobilität
- **Verbesserte** Lebensdauer, Wirkungsgrad, Ökologischer Fußabdruck, Energiedichte von **Traktionsbatterien**

Diese Ziele tragen zur Vision der [FTI-Strategie Mobilität 2040](#) bei, mit **Innovationen in und aus Österreich ein klimaneutrales Mobilitätssystem bis 2040** zu realisieren.

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

Vier Missionsfelder bilden dabei den inhaltlichen Rahmen für die FTI-politischen Maßnahmen im Sinne des Leitprinzips „vermeiden - verlagern - verbessern“ des [Mobilitätsmasterplans 2030](#). In der [FTI-Agenda Mobilität 2026](#) wurden diese Missionsfelder für die nächsten fünf Jahre konkretisiert und mit Zielbildern versehen.

Die **1. Ausschreibung zum Thema Mobilität im Frühjahr 2022** widmet sich den beiden **Missionsfeldern**

- **„Regionen: ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden“**
und
- **„Technologie: umweltfreundliche Verkehrstechnologien entwickeln“**

und soll damit zur Verwirklichung ihrer Zielbilder beitragen.

Durch Forschungs- und Innovationsbeiträge im **Missionsfeld Regionen**

- werden im Sinne einer klimaneutralen Gesellschaft und nachhaltigen Wirtschaft mit Wertschöpfung in und aus der Region neue Möglichkeiten und Beiträge zur Gestaltung eines zukunftssicheren, (über)regionalen Mobilitätssystems geschaffen;
- wird auch außerhalb der Zentralräume Chancengleichheit durch ein verbessertes Zusammenspiel von regionalen bzw. lokalen Funktionalitäten und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Transportmöglichkeiten mit deutlich verringertem Verkehrs- und Energieaufwand sichergestellt;
- werden mobilitätsrelevante Kompetenzen für attraktive ländliche Räume und starke Regionen gemäß ihren regionalen Ressourcen und spezifischen Anforderungen entwickelt, passgenaue Mobilitätslösungen in die Fläche gebracht und der Transfer im In- und Ausland gefördert.

Durch Forschungs- und Innovationsbeiträge im **Missionsfeld Technologien**

- wird der technologische Wandel aktiv genutzt, um das Mobilitätssystem klimaneutral umzugestalten;
- wird der Innovationsstandort Österreich in einer klimaneutralen Zukunft durch Entwicklung von dafür relevanten Schlüsseltechnologien und Unterstützung der dafür notwendigen Transformation der Mobilitäts(zuliefer)industrien gestärkt und gesichert;
- werden Forschung und Kompetenzaufbau sowie der Ausbau technologischer Exzellenz in und aus Österreich vorangetrieben, um der österreichischen Industrie und Forschung im klimaneutralen Mobilitätssektor eine Vorreiterrolle zu ermöglichen.

Die eingereichten Vorhaben in dieser Ausschreibung zu den Schwerpunkten

- 3.1.1 Technologien und Konzepte für die Mobilitäts- und Versorgungsgarantie bzw. sowie Standortsicherung in der Region
- 3.1.2 Regionale Mobilitätslabore zur Transformation regionaler Mobilität in Österreich
- 3.2.1 Aufbau eines spezifischen Kompetenzknotenpunkts und Innovationsnetzwerks für FTI-Beiträge zur Verkehrsvermeidung in Österreich

sollen nach Möglichkeit **an bestehende Initiativen und Strukturen in den Regionen anknüpfen**, Synergien schaffen und damit neue Kapazitäten für Forschung und Innovation aktivieren bzw. ermöglichen. Dadurch sollen neue Innovationsnetzwerke im Mobilitätsbereich entstehen. Als Orientierungshilfe für potenzielle Kooperationspartner:innen wird in Kürze eine Übersicht zu regionalen Akteuren und Akteurinnen im [Missionsfeld Regionen](#) bereitgestellt und laufend aktualisiert.

3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

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

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen wird die gewünschte Leistung zu den Schwerpunkten in Kap. 3.2 spezifiziert.

Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrumente	indikatives Budget
Technologien und Konzepte für die Mobilitäts- und Versorgungsgarantie sowie Standortsicherung in der Region	<ul style="list-style-type: none"> - Kooperatives F&E-Projekt - Sondierung 	- ca. 4,5 Mio. €
Regionale Mobilitätslabore zur Transformation regionaler Mobilität in Österreich	<ul style="list-style-type: none"> - Innovationslabor - Sondierung 	- ca. 2,3 Mio. €
Batterien und deren Komponenten für eine nachhaltige Elektromobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Kooperatives F&E-Projekt 	- ca. 2,9 Mio. €
Aufbau eines spezifischen Kompetenzknotenpunkts und Innovationsnetzwerks für FTI-Beiträge zur Verkehrsvermeidung in Österreich	<ul style="list-style-type: none"> - F&E-Dienstleistung 	- 120.000 €

3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

3.1.1 Technologien und Konzepte für die Mobilitäts- und Versorgungsgarantie sowie Standortsicherung in der Region

Spezifische Herausforderung

Der Mobilitätsmasterplan 2030 definiert den Bedarf eines öffentlich zugänglichen Verkehrs mittels umfassendem Mikro-ÖV und neuartigen Car-Sharing-Systemen für ein flächendeckendes öffentlich zugängliches (leistbares, sicheres, inklusives und barrierefreies) Mobilitätsangebot (Mobilitätsgarantie). Dadurch ist eine umfassende Mobilität entweder ohne eigenen PKW möglich, oder diese kann durch ein dem Bedarf angepasstes, günstiges und energieeffizientes Fahrzeug mit alternativen Antriebssystem ergänzt werden. Im Forschungsprojekt [FLADEMO](#) wurden dazu Grundlagen, Bausteine und mehrere Szenarien für eine Mobilitäts(service)garantie erarbeitet. Zusätzlich braucht es eine Neuorganisation regionaler Personenmobilität, wo kein adäquates Angebot verfügbar ist, eine Attraktivierung des bestehenden Angebots, eine Anreizsetzung zum Umstieg auf alternative und aktive Formen der Mobilität, sowie eine Neuorganisation regionaler Gütermobilität, u. a. durch stärkere Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger in nachhaltige Transportketten und -netzwerke zur Versorgung der Regionen, sowohl ihrer Bürger:innen als auch ihrer Wirtschaft (Versorgungsgarantie und Standortsicherung). Auch Strukturveränderungen im Sinne einer Region der kurzen Wege sind notwendig. Die Anwendungsfälle der automatisierten Personen- und Güterbeförderung als Technologieentwicklung liefern als neue Beförderungstechnologien (People Mover, First/Last-Mile-Lösungen, etc.) den Lückenschluss für die Versorgungs- und Mobilitätsgarantie.

Inhaltliche Abgrenzung

Dieser Ausschreibung liegt ein **holistisches Verständnis einer Mobilitäts- und Versorgungsgarantie im Sinne technologischer und nicht-technologischer wie sozialer und organisatorischer Lösungsbeiträge aus Forschung und Innovation für eine „nachhaltige und garantierte Mobilität für Personen und Güter“ außerhalb der städtischen Zentralräume und im regionalen bzw. überregionalen Kontext** zugrunde.

Neue Lösungen ermöglichen ein integriertes, inklusives, zugängliches und leistbares Mobilitätsangebot mit durchgängigen Mobilitätsketten von der ersten zur letzten Meile und alternativen Mobilitätsoptionen, ohne dabei vom (eigenen) PKW abhängig zu sein. Für klimaneutrale Logistikketten und -netzwerke werden innovative Güterverkehrs- bzw. Logistikkonzepte und -modelle unter Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger und im Strukturwandel Glokalisierung (weg von Globalisierung), Kreislaufwirtschaft, mehr Regionalität und Bioökonomie gesucht. Kooperative und kollektive Modelle und Modellversuche zur Mobilitäts- und Versorgungssicherung in der Region stehen ebenso im Fokus wie Konzepte für aktive Mobilitätsformen ebendort.

Im fahrzeugtechnologischen Bereich sowie im Bereich regionaler Verkehrsinfrastrukturen adressiert dieser Ausschreibungspunkt u. a. den Antriebsstrang elektrifizierter (batterieelektrischer, brennstoffzellenelektrischer, leitungsgebundener) Straßen- und Schienenfahrzeuge für den öffentlichen Verkehr (z. B. Überlandbusse, Reaktivierung von Regional- und Nebenbahnen) und den Gütertransport und dessen organisatorische Einbettung in das Gesamtsystem. Dazu gehören auch die Optimierung des Operationsmodus und richtige Wahl der Einsatzbereiche in Bezug auf die technischen Möglichkeiten der Antriebssysteme, bautechnische Anforderungen an die Infrastruktur, sowie die Sicherstellung eines flächendeckenden Netzwerks der Energieversorgung der Schienen- und Straßenfahrzeuge in und zwischen den Regionen.

Zur Sicherstellung der regionalen Mobilitäts- und Versorgungsgarantie wird die Überleitung automatisierter Lösungen vom Test- in den Regelbetrieb unterstützt. Technologien der automatisierten Personen- und Gütermobilität sowie automatisierter Arbeitsmaschinen¹ müssen hierfür weitergedacht bzw. optimiert werden. Der Mensch-Maschine-Interaktion kommt dabei besondere Beachtung zu.

Die Entwicklung am Traktionsakkumulator als Kernelement der batterieelektrischen Mobilität (BEV) ist separat (siehe [2](#)) ausgeschrieben und nicht Gegenstand dieses Ausschreibungspunktes.

Erwartete Wirkung

Jedes Vorhaben muss konkrete Herausforderungen adressieren, Lösungspotenziale aufzeigen und diese nutzbar machen, sowie Beiträge zu mindestens einem der Ziele dieser Ausschreibung leisten. Dabei ist zu beachten, dass die jeweiligen Herausforderungen und entsprechenden Lösungsansätze in Abhängigkeit der spezifischen regionalen Raumtypen unterschiedlich ausgestaltet sein können.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt
- Sondierung

¹ Mit der zweiten Novellierung der [AutomatFahrVerordnung](#) stehen erweiterte Anwendungsmöglichkeiten bereit, die zum Gegenstand der vorliegenden Ausschreibung herangezogen werden sollen. Weitere Informationen: <https://www.bmk.gv.at/automatisiertesFahren>

3.1.2 Regionale Mobilitätslabore zur Transformation regionaler Mobilität in Österreich

Spezifische Herausforderung

In Österreich konnten bereits mehrere v. a. städtische Mobilitätslabore etabliert werden oder befinden sich im Aufbau (www.mobilitylabs.at). **Regionale Mobilitätslabore (RML)** müssen an ggf. bereits bestehenden Strukturen und Netzwerken in den Regionen anknüpfen (z. B. LEADER-, KEM-, KLAR-Regionen), um auf deren Arbeiten und Erfahrungen aufzubauen, bestmögliche Synergien zu schaffen und komplementär spezifische Unterstützungsstrukturen für Innovationsvorhaben zu ermöglichen.

- RML adressieren **mobilitätsrelevante Herausforderungen** insbesondere außerhalb städtischer Zentralräume bzw. im kommunalen und stadtreionalen Kontext. RML haben klare Bezüge zu konkreten mobilitäts- und verkehrsrelevanten, lokalen oder (über)regionalen Problemlagen, Potenzialen oder Strategien sowie zu Forschung und Entwicklung.
- RML unterstützen Beiträge zur **Transformation des Mobilitätssystems** durch Innovationsvorhaben. Innovationsvorhaben können sowohl vom RML selber initiiert als auch von Dritten an das RML herangetragen werden.
- RML **verbinden Akteurinnen und Akteure aus Zivilgesellschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung und Politik** und ermöglichen die notwendigen Abstimmungen und Schnittstellen zwischen einzelnen Innovationsvorhaben.
- RML bieten ihre Leistungen grundsätzlich **allen Akteurinnen und Akteuren diskriminierungsfrei** an, welche die inhaltlichen Ziele teilen und mit eigenen Aktivitäten und der Unterstützung durch das RML einen Beitrag dazu leisten wollen bzw. können.
- RML haben einen **Maßnahmenplan** zur Zielerreichung und sind auf die Etablierung einer **dauerhaften Struktur** angelegt (auch über die Förderungsperiode hinaus).
- RML entwickeln und nutzen Methoden zur **Selbstevaluierung** ihrer Tätigkeit.

Erwartete Wirkung

Von regionalen Mobilitätslaboren werden u. a. folgende Wirkungsbeiträge erwartet:

- **Erschließen neuer mobilitätsrelevanter Lösungs- und Umsetzungsbeiträge** von FTI für die Transformation im (über-)regionalen sozio-technischen Kontext, aufbauend auf lokalen und regionalen Problemlagen, Herausforderungen und Potenzialen im thematischen Kontext der FTI-Agenda Mobilität 2026 (Missionsfeld Regionen oder damit in Zusammenhang stehende Inhalte der anderen Missionsfelder)
- **Unterstützung von Prozessen und Mechanismen**, damit funktionale innovative Lösungen „aus der Nische“ innerhalb von Regionen und über den Laborkontext hinaus im Mobilitätssystem relevant und wirksam werden können (Umsetzung, Diffusion, Skalier- und Portierbarkeit)

- **Ermöglichen von Experimentieren und Lernen im Praxiskontext**, u. a. zum Erhöhen der Relevanz, Akzeptanz und Sichtbarkeit von neuen Lösungsansätzen (z. B. durch Forschungsinfrastruktur, Beratung, Nutzer:inneneinbindung etc.)
- **Aktivieren und Vernetzen** von maßgeblichen und neuen mobilitätsrelevanten Akteurinnen und Akteuren aus Zivilgesellschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung und Politik für neue Lösungsbeiträge
- **Aufbau, Sicherung und Bereitstellung von System- und Transformationswissen** und Beschleunigung des Wissens- und Innovationstransfers (Monitoring von Entwicklungen, Aufzeigen von Lücken und Defiziten, Erfahrungs- und Kapazitätsaufbau, Schnittstellenmanagement)
- **Unterstützen von Partizipationsprozessen** und Beiträge zu einem Interessensausgleich bei innovationsrelevanten Vorhaben durch verstärkte Einbindung von Nutzer:innen, Bürger:innen, Bedarfsträger:innen einschließlich der Verwaltung und sonstiger für die Gestaltung des regionalen Mobilitätssystems maßgeblicher Akteurinnen und Akteure in innovationsrelevante Planungs-, Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse
- **Abstimmung und Koordination** von Maßnahmen und Strategien für FTI, lokale und regionale Verkehrspolitik und andere mobilitätsrelevante Fachpolitiken (Raumordnung, Energiepolitik, Wirtschaft, Gesundheit etc.)

Alle vom BMK geförderten Mobilitätslabore und diesbezüglichen Sondierungen werden im Sinne eines übergreifenden Austausch- und Lernprozesses als Teil einer „Kooperations- und Austauschplattform Mobilitätslabore Österreich“ (KAMÖ) verstanden und begleitet. Sondierungen und Innovationslabore im Rahmen von RML müssen Ressourcen für vierteljährliche Austauschtreffen und für einen Austausch und eine Kooperation mit anderen Laboren in der Projektplanung vorsehen.

Im Rahmen von **Sondierungen** können Konzepte erarbeitet und auf ihre Machbarkeit untersucht werden, die im nächsten Schritt als Innovationslabor umsetzbar sind. Auf deren Basis können dann in der für Herbst 2023 geplanten Folgeausschreibung Anträge für die Umsetzung von Innovationslaboren eingereicht werden.

Für ein **Innovationslabor** müssen alle erforderlichen Aspekte des Labors bereits geklärt sein. Insbesondere muss das Vorhaben eine geeignete institutionelle Verankerung, Finanzierung, konkrete Innovationsvorhaben und geeignete vorbereitende Arbeiten mitbringen. Eine Aufnahme des operativen Laborbetriebs innerhalb von sechs Monaten nach Projektstart muss sichergestellt sein. Innerhalb der Projektlaufzeit muss das Labor messbare Wirkungen in der Praxis entfalten (u. a. im Sinne der FTI-Strategie Mobilität 2040).

Für Einreichungen eines Innovationslabors ist ein **Beratungsgespräch verpflichtend**.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Innovationslabor (min. 36, max. 60 Monate Laufzeit, max. 1 Mio. € Förderung)
- Sondierung

3.1.3 Batterien und deren Komponenten für eine nachhaltige Elektromobilität

Spezifische Herausforderung

Der Traktionsakkumulator ist nach wie vor die Schlüsseltechnologie für eine erfolgreiche Elektromobilität, sei es in Hinblick auf die Fahrzeugkosten, die Nachhaltigkeit, die Sicherheit oder die Nutzer:innenakzeptanz. Um die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Batterie- und Fahrzeughersteller im globalen Wettbewerb zu sichern, wurden die Batterieforschung sowie die Entwicklung und Fertigung von Traktionsbatterien von der Europäischen Kommission im Rahmen der Europäischen Batterieallianz zu einer industriepolitischen Priorität und zu einem wichtigen Schwerpunkt des Europäischen Forschungsrahmenprogramms erklärt.

Auch der Mobilitätsmasterplan MMP 2030 betont den möglichst effizienten Einsatz elektrischer Energie im Transport zur Erreichung der ökologischen Zielsetzungen. Der gegenständliche Ausschreibungsschwerpunkt unterstützt die Zielsetzung des MMP, indem er Innovatoren zu diesen Schlüsseltechnologien adressiert.

Schlüsselkriterien hinsichtlich eines Traktionsakkumulators sind:

- Kosten
- Sicherheit
- Gravimetrische und volumetrische Energie- und Leistungsdichte
- Lebensdauer, Alterung, Kapazitätsverlust
- Versorgungssicherheit von Rohstoffen und Materialien, Recyclierbarkeit, Second-Life Verwendungen
- Wirkungsgrad
- Ökologischer Fußabdruck (z. B. Treibhausgas-Emission)
- Dokumentation und Nachverfolgbarkeit der Abbau- und Fertigungsbedingungen (Stichwort Batteriepass)

Inhaltliche Abgrenzung

In dieser Ausschreibung werden Anträge gefördert, die der Optimierung von Lithium-Ionen-Traktionsakkumulatoren und deren Komponenten dienen (eingeschlossen deren Wieder- und Weiterverwendung und Recycling). Nicht im Fokus dieser Ausschreibung steht die Entwicklung der Sensorik und Elektronik des Akkumulators.

Die Entwicklungen müssen ihren möglichen Beitrag zu den Ausschreibungszielen und die signifikante Verbesserung von mindestens einem, idealerweise mehrerer, der unter „Spezifische Herausforderung“ aufgezählten Schlüsselkriterien darlegen. Die Beiträge können auf Material-, Zell-, Modul- oder Packebene erfolgen. Eingeschlossen ist auch das Thermomanagement des Akkumulators. Explizit eingeschlossen sind Anträge, welche auf die Erhöhung der Recyclingquoten, die Wiedergewinnung von Rohstoffen, die Reduzierung kritischer Rohstoffe, die Weiterverwendung („Second-Life“), die leichtere Reparierbarkeit oder die effektive und transparente Dokumentation und Nachverfolgbarkeit der Abbau- und Fertigungsbedingungen abzielen.

Erwartete Wirkung

Die Projekte tragen beispielsweise dazu bei, dass:

- die Kompetenzen österreichischer Stakeholder hinsichtlich Li-Ionen-Traktionsbatterietechnologie und Batteriesystemen gesteigert werden;
- die Wettbewerbsfähigkeit von heimischen Unternehmen gesteigert wird;
- die unter „Spezifische Herausforderung“ aufgezählten Schlüsselkriterien signifikant verbessert werden;
- die Umweltbilanz des Li-Ionen-Akkumulators verbessert wird;
- die Dokumentation und Nachverfolgbarkeit der Abbau- und Fertigungsbedingungen ermöglicht wird;
- Arbeitsplätze gehalten oder geschaffen werden;
- potenzielle neue Li-Ionen-Zellkomponenten schneller und kostengünstig identifiziert und charakterisiert werden können;
- die Abhängigkeit von Li-Ionen-Akkumulator Rohstoffen und Materialien reduziert wird.

In den Projektanträgen ist zu beschreiben, wie der Wirkungsbeitrag erreicht wird und wie groß dieser bezogen auf den gegenwertigen Stand der Technik ist (z. B. Reduktion der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Kostenreduktion in der Batterieproduktion, Einbettung in Wertschöpfungsketten, Bildung von Clustern, Patentanmeldungen, Vernetzung mit nationalen und internationalen Industrie- und Forschungspartnern, etc.). Weiter ist zu beschreiben, wie sichergestellt wird, dass dieser Beitrag größtmöglich entfaltet wird und wie die Verwertung der Projektergebnisse geplant ist.

Zusätzlich soll **das Zielbild des Missionsfelds Regionen** aufgegriffen bzw. integral behandelt werden, sofern dadurch ein nachvollziehbarer Beitrag zu den oben genannten Zielsetzungen geleistet werden kann.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperatives F&E-Projekt

3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen

3.2.1 Aufbau eines spezifischen Kompetenzknotenpunkts und Innovationsnetzwerks für FTI-Beiträge zur Verkehrsvermeidung in Österreich

Spezifische Herausforderung

Verkehrsvermeidung bildet die Basis der Mobilitätswende und adressiert das erste prioritäre Ziel des Mobilitätsmasterplans 2030 (Vermeiden - Verlagern - Verbessern). Aufgrund des begrenzten Angebots an erneuerbarer Energie gibt es physikalische Grenzen zur Erreichung der Klimaneutralität 2040, die nur durch mehr Energieeffizienz und folglich weniger verbrauchte Energie eingehalten werden können. Im Mobilitätsmasterplan 2030 wurden klare Ziele zur Reduktion der Personenverkehrsleistung pro Person/Tag definiert. Im Güterverkehrsbereich dürfen bis 2040 nur mehr moderate Anstiege von bis zu 10 % stattfinden, was eine Entkopplung des Güterverkehrswachstums vom Wirtschaftswachstum bedeutet.² Die starken Anstiege der Verkehrsleistung in den letzten Jahrzehnten stehen diesen Zielsetzungen diametral entgegen, und aufgrund der post-Covid Entwicklungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine dauerhafte Trendwende eingeleitet wurde bzw. sind sogar gegenläufige Entwicklungen zu beobachten (vgl. Projekt [Conversion](#)).

Bisherige Anstrengungen reichen nicht aus, um substantielle Wirkungen zur Verkehrsvermeidung zu erzielen. In allen Handlungsfeldern kommt der Thematik noch immer nicht die gebührende Aufmerksamkeit bzw. Priorität zu, und es fehlt an praktikablen und akzeptierten Lösungsansätzen. Umso dringender erforderlich sind wirksame Beiträge aus Forschung und Innovation für eine sozial- und wirtschaftsverträgliche Vermeidung von Wegen und zur Reduktion der Verkehrs- und Transportleistung durch neue Wissensgrundlagen, Technologien, Werkzeuge und Konzepte (vgl. Mobilitätsmasterplan MMP 2030).

Am Beispiel der virtuellen Mobilität wurden in den letzten Jahren Potenziale zur Verkehrsvermeidung beleuchtet (vgl. Projekt [PoviMob](#)), unterschiedliche Ansatzpunkte erforscht, die von Bewusstseinsbildung bis hin zur Planung und Politiksetzung reichen, aber auch unerwünschte Auswirkungen von innovativen Lösungsansätzen aufgezeigt, die den Vermeidungszielen entgegenwirken können (vgl. Projekt [REBOUND](#)).

Potenziale zur Verkehrsvermeidung bzw. -minimierung, insbesondere in den Regionen, gilt es auch durch integrierte Raum-, Standort- und Verkehrsplanung auszuschöpfen.

Weitere wirksame und dauerhafte Hebel zur Verkehrsvermeidung können mit einhergehenden, tiefgreifenden Verhaltens- und Kulturveränderungen in allen

² Im Auftrag des BMK wird aktuell durch Herry Consult GmbH und INFRAS AG die Studie „Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung in Österreich bis 2040“ durchgeführt, deren Ergebnisse voraussichtlich im 4. Quartal 2022 veröffentlicht werden und ggf. bei der Durchführung der F&E-Dienstleistung zu berücksichtigen sind.

Lebenskontexten gesetzt werden, was insbesondere auch für FTI eine besondere Herausforderung darstellt.

Damit neue Impulse zur Verkehrsvermeidung aus der Forschung entstehen und in der Verhaltenspraxis auf allen Ebenen besser diffundieren können (Bürger:innen, Unternehmen, Politik & Verwaltung), braucht es agile Akteursnetzwerke und Veränderungsallianzen - innerhalb des und über den Forschungsbereich hinausgehend - ebenso wie thematisch spezialisierte Austausch-, Übersetzungs- und Lernformate. Spezialisierte Kapazitäten, Prozesse und Strukturen werden benötigt, damit neue Ideen, Initiativen und Erfahrungen wirksam genutzt, rasch übertragen, Kräfte gebündelt, Kompetenzen aufgebaut, Evidenzen kontinuierlich gesichert bzw. notwendige Politikmaßnahmen - im FTI-Bereich und darüber hinaus - angestoßen, wirkungsvoll ausgerichtet bzw. evidenzbasiert begleitet werden können.

Inhaltliche Abgrenzung

Durch die F&E-Dienstleistung sollen **ein spezifischer Kompetenzknotenpunkt und ein Innovationsnetzwerk zu FTI und Verkehrsvermeidung in Österreich** entwickelt, aufgebaut, erprobt und etabliert werden, damit im Rahmen des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende (und in Zukunft auch Kreislaufwirtschaft) substanzielle Beiträge zur Erreichung der Vermeidungsziele in der Mobilitätswende erreicht werden können.

Die Projektanträge sollen konkrete Konzepte vorschlagen, wie dieses Ziel erreicht und die Dynamik und Wirkungsrelevanz der Aktivitäten signifikant erhöht werden können. Die Konzeptvorschläge sollen dabei konkrete Potenzialfelder zur Verkehrsvermeidung und dafür ein spezifisches Netzwerk (oder ggf. mehrere relevante spezifische Netzwerke) in geeignetem Umfang adressieren. Außerdem ist darzulegen, wie diese Konzeptvorschläge in die Umsetzung gelangen sollen.

Die Aktivitäten dienen als Katalysator zur Aktivierung und Vernetzung der Akteurinnen und Akteure, zur Eröffnung neuer Perspektiven, Handlungsoptionen sowie als Wissenspool für eine kontinuierlich, systematische Sammlung und Bereitstellung von spezifischen Erkenntnissen etc. komplementär zu anderen relevanten Netzwerken und Initiativen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene (wie z. B. [CMC](#), ITF). Daraus sollen zukünftige **Forschungsaktivitäten zur Verkehrsvermeidung effektiv ausgerichtet und forciert** werden können.

Folgende **Inhalte und Schlüsselfragen** müssen dazu jedenfalls behandelt werden:

- **Akteurs- und Kompetenzlandschaft** bzw. Initiativträger:innen, Kooperationen, Netzwerke, Rollen, Zuständigkeiten und Partnerschaften in Österreich: Bestand und Weiterentwicklung?
- **Nationale und internationale Best Practices**: Gibt es auf nationaler Ebene Vorreiterregionen? Gibt es im internationalen Vergleich Vorreiterländer bzw. -regionen? Was sind die Erfolgskriterien dieser Best Practices?
- **Aktuelle und zukünftige Handlungs-, Maßnahmenfelder bzw. Initiativen**: Informations-, Innovationsmanagement und Stimulation

national/international, Erfordernisse, Potenziale, Hürden, Akzeptanz in der Bevölkerung und bei anderen Akteurinnen und Akteuren etc.?

- **Innovationsökosystem und Forschungsfragen:** Welcher prioritäre Forschungsbedarf und Forschungsbeitrag besteht in den Missionsfeldern der FTI-Agenda Mobilität 2026 (Zwischenergebnisse sind spätestens bis zum 2. Quartal 2023 erforderlich)? Welche Maßnahmen braucht es zur Weiterentwicklung des Innovationsökosystems in Österreich?
- **Wirksamkeit und Monitoring:** Wie kann ein Fortschritts- und Wirkungsmonitoring zur Verkehrsvermeidung in Österreich zur Messung der Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 aufgebaut und umgesetzt werden (Kennzahlen, Indikatoren, Vergleich mit anderen Ländern etc.)?
- **Modelle und Maßnahmen zur Weiterführung und Institutionalisierung** der entwickelten und erprobten Aktivitäten nach Projektabschluss: Welche Perspektiven und konkreten Szenarien zur Weiterführung existieren? Wie können breite Akzeptanz und Nutzung bzw. ein nichtdiskriminierender Zugang zum Netzwerk in der FTI-Community und darüber hinaus sichergestellt werden? Welche Synergien können mit anderen Initiativen geschaffen werden?

Die Durchführung der F&E-Dienstleistung soll in enger Abstimmung mit dem BMK erfolgen.

Ausgeschriebenes Instrument (Vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung
 - max. Projektdauer: 12 Monate
 - max. Projektkosten: 120.000 € (excl. USt.)

Tabelle 4: Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Einreichung für F&E-Dienstleistungen

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
Formal- und Vertragsfragen	<ul style="list-style-type: none"> - Anfragen (siehe dazu im Detail Pkt. 3.2 F&E-Leitfaden) sind ausschließlich schriftlich per E-Mail an andreas.fertin@ffg.at in deutscher Sprache bis 16.08.2022 zu stellen.
<p>Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der technisch /wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen 	<ul style="list-style-type: none"> - Auszug aus dem Gewerberegister oder beglaubigte Abschrift des Berufsregisters oder des Firmenbuches (Handelsregister) 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) - Bietende haben auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten drei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei Newcomern (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen.

Weitere Anforderung	Vorgabe(n)
<p>Expertinnen- und Expertengremium</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zur laufenden Verbesserung/Sicherung der Qualität der Forschungsergebnisse während der Projektarbeit ist ein Gremium bestehend aus 2-3 unabhängigen externen Expertinnen/Experten vorzusehen. Nach der Finanzierungszusage der FFG und vor Projektstart ist der FFG ein Besetzungsvorschlag zu unterbreiten. FFG/BMK behalten sich vor, einzelne oder alle Vorschläge abzulehnen, alternative Vorschläge einzufordern oder selbst Expertinnen/Experten zu nominieren. – Von jeder vorgeschlagenen Person ist eine Unvereinbarkeitserklärung einzuholen, in der deren Unabhängigkeit vom Projekt und von Mitgliedern des Projektteams erklärt wird, und auf Verlangen der FFG vorzulegen. Neben Aspekten der wirtschaftlichen Abhängigkeiten gelten auch Kooperationen mit den Projektpartnern aus dem Projektteam in den letzten drei Jahren vor Projektbeginn als unvereinbar. – Die Aufgaben des Gremiums umfassen die kritische Reflexion der Projektziele, des Arbeitsprogramms, der angestrebten oder erarbeiteten Projekt(zwischen)ergebnisse, die Feststellung von Abweichungen und ggf. die Identifikation notwendiger Korrekturmaßnahmen sowie das Einbringen externer fachlicher Expertise im Rahmen von mindestens drei offiziellen, gemeinsamen Projektpräsentationen bzw. Ergebnisbesprechungen (drei Halbtage). – Die Termine sind der FFG und dem BMK im Vorfeld mitzuteilen und ggf. abzustimmen. Über die Besprechungen sind Protokolle zu führen, die auf Anfrage an FFG und BMK zu übermitteln sind. Sollte sich eine Expertinnen-/Expertenempfehlung als nicht umsetzbar erweisen, so ist dies ausreichend zu begründen. – Die Kosten für die Mitglieder des Gremiums müssen alle Aufwendungen für die funktionsbedingten Erfordernisse abdecken. Insgesamt sollen die Kosten für das Gremium als Ganzes eine Größenordnung von 6.000 € bis 9.000 € nicht überschreiten.

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

Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung

Förderungsinstrument bzw. sonstige Information	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
Kooperative F&E-Projekte	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
Sondierung	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden – Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status
F&E-Dienstleistung	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden – Mustervertrag für F&E-Dienstleistungen
Innovationslabor	<ul style="list-style-type: none"> – Instrumentenleitfaden
Allgemeine Regelungen zu Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – 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 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-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.

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 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 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 weiters [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.

Tabelle 6: 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 oder Englisch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor. [behebbar]	Zum Beispiel: Interessensbekundungen, Absichtserklärungen (Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

Tabelle 7: 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 oder Englisch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen