FFG
Forschung wirkt.

2. AUSSCHREIBUNG 2022
WIEN, 29. JUNI 2022
EINREICHFRIST: 28. SEPTEMBER 2022, 12:00 UHR

# EMISSIONSFREIE BUSSE UND INFRASTRUKTUR AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN

Finanziert von der Europäischen Union
NextGenerationEU

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

SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN

# INHALTSVERZEICHNIS

1 VORWORT ..... 5

2 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE ..... 6

3 AUSSCHREIBUNGSZIELE ..... 8

4 DIE BASIS FÜR EINE FÖRDERUNG ..... 10
4.1 Was sind „EBIN-Projekte“? ..... 10
4.2 Besondere Förderbedingungen ..... 11
4.3 Wer ist förderbar? ..... 12
4.4 Was sind die Anforderungen an ein Konsortium? ..... 13
4.5 Welche Pflichten hat die Konsortialführung? ..... 14
4.6 Wie hoch ist die Förderung? ..... 14
4.7 Welche Kosten sind förderbar? ..... 14
4.8 Nach welchen Kriterien werden Förderungsansuchen beurteilt? ..... 16
4.9 Gesamtbewertung ..... 19
4.10 Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich? ..... 20
4.11 Müssen weitere Projekte angegeben werden? ..... 21
4.12 Mehrfachförderungen ..... 21

5 DIE EINREICHUNG ..... 22
5.1 Wie verläuft die Einreichung? ..... 22
5.2 Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden? ..... 23

6 DIE BEWERTUNG UND ENTSCHEIDUNG ..... 24
6.1 Was ist die Formalprüfung? ..... 24
6.2 Wie läuft die Bewertung ab? ..... 25
6.3 Wer trifft die Förderungsentscheidung? ..... 25

7 DER ABLAUF DER FÖRDERUNG ..... 26
7.1 Wie entsteht der Förderungsvertrag? ..... 26
7.2 Wie werden Auflagen berücksichtigt? ..... 26
7.3 Wie werden Förderungsraten ausgezahlt? ..... 26
7.4 Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich? ..... 27
7.5 Rückforderungsgründe ..... 28
7.6 Wie läuft die Prüfung vor Ort ab? ..... 29
7.7 Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden? ..... 29
7.8 Kann der Förderungszeitraum verlängert werden? ..... 29
7.9 Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit? ..... 29
7.10 Monitoring-Kurzbericht ..... 30
7.11 Öffentlichkeitsarbeit ..... 31

**8 RECHTSGRUNDLAGEN ..... 31**
**8.1 Nationale Rechtsgrundlagen ..... 31**
**8.2 EU-rechtliche Rechtsgrundlagen ..... 31**

**9 ANHANG ..... 33**
**9.1 Do No Significant Harm (DNSH) ..... 33**
**9.2 Spezifische förderbare Kosten ..... 35**
**9.3 Preise der jeweiligen Referenzfahrzeuge ..... 37**
**9.4 Quellen für Kraftstoffverbrauch und $CO_2$ je Liter Diesel: ..... 38**
**9.5 Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs ..... 38**

# TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht ..... 6
Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG und SCHIG ..... 7
Tabelle 3: Linienverkehr: Abgrenzung Gemeinwirtschaftlicher Verkehr zu eigenwirtschaftlichem Verkehr ..... 12
Tabelle 4: Förderungsquoten ..... 14
Tabelle 5: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens ..... 17
Tabelle 6: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerber:innen ..... 18
Tabelle 7: Bewertungskriterium – Nutzung und Verwertung ..... 18
Tabelle 8: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung ..... 19
Tabelle 9: Beurteilungsschema ..... 20
Tabelle 10: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente ..... 20
Tabelle 11: Überblick DNSH Programm EBIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH Kriterien für die relevanten Aktivitäten. ..... 34
Tabelle 12: Preise der jeweiligen Referenzfahrzeuge ..... 37
Tabelle 13: Kraftstoffverbrauch und $CO_2$ je Liter Dieselkraftstoff ..... 38

## Änderungen gegenüber Version 1.0

- Kapitel 4.7, „Welche Kosten sind förderbar?“: Ergänzungen bei „Vorgaben bei der Finanzierung mit Leasing“
- Kapitel 7.10: Ergänzungen bei „Monitoring-Kurzbericht“.

# 1 VORWORT

Mit der „Recovery and Resilience Facility (RRF)“ der Europäischen Union mit einem Volumen von 672,5 Mrd. Euro sollen die Auswirkungen der COVID19-Pandemie auf Wirtschaft und Gesellschaft in den kommenden Jahren abgefedert werden. Der Österreichische Aufbau- und Resilienzplan 2020-2026 umfasst die Maßnahmen, die mithilfe dieser Finanzmittel umgesetzt werden sollen. Ein inhaltlicher Schwerpunkt liegt dabei auf der Förderung umweltfreundlicher Mobilität.

Die Förderung emissionsfreier Busse und deren Infrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der im Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) genannten Maßnahmen „Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, einschließlich Elektrifizierung und Angeboten zum Mobilitätsmanagement“ wie auch der „Elektrifizierungsoffensive“ Darüber hinaus trägt dieses Programm wesentlich dazu bei, die Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 zu erreichen, als wichtiger Baustein zur Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs auf der Straße.

Mit diesem Leitfaden unterstützt Sie die FFG, wenn Sie ein Projekt zur Anschaffung von emissionsfreien Bussen bzw. von emissionsfreien Bussen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur, einreichen. Hier erfahren Sie:

- Wie Sie zu einer Förderung kommen
- Welche Konditionen daran geknüpft sind
- Wie eine Einreichung abläuft

In diesem Ausschreibungsleitfaden finden Sie die Ziele der Ausschreibung, das Budget und die Einreichfristen, die für Ihr Vorhaben relevant sind.

Das Förderprogramm „EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ stellt neben dem im Sommer startenden Förderprogramm „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ den Kern der Flottenumstellungsprogramme der E-Mobilitätsoffensive des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) dar. Ergänzende Förderangebote des Klima- und Energiefonds („E-Mobilität für Private“ und „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“) stehen weiterhin unter Umweltförderungen in Österreich zur Verfügung.

# 2 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

*Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht*

| Eckpunkte | Informationen |
|---|---|
| **Kurzbeschreibung** | Gefördert werden Projekte zur Anschaffung von emissionsfreien Bussen (M3) bzw. von emissionsfreien Bussen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur |
| **Im Web** | https://www.ffg.at/EBIN/2-Ausschreibung |
| **Mindestprojektgröße** | Mindestens 3 Busse der Klasse M3 |
| **Förderungsquote** | – **Busse:** 80% der **Mehrkosten** der Investitionen für die Anschaffung emissionsfreier Busse (Neufahrzeuge, Tageszulassungen) im öffentlichen Personenverkehr<br>– **Infrastruktur:** 40% der Netto-Anschaffungskosten für Lade-, Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur |
| **Projektende/max. Projektdauer** | Max. bis 31.12.2025 |
| **Förderwerber:innen** | **Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft** oder der **öffentlichen Hand**, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, **Personen im innerösterreichischen öffentlichen Personenverkehr zu transportieren** |
| **Förderbare Kosten** | Förderbar sind Kosten, die mit der Umstellung der Flotte auf emissionsfreie Busse der Klasse M3 und Ladeinfrastruktur in direktem Zusammenhang stehen. |
| **Budget gesamt** | 28 Mio. Euro |
| **Geldgeber** | – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)<br>– Recovery and Resilience Facility (RRF) der Europäischen Union |
| **Einreichfrist** | 28.09.2022 |
| **Verpflichtendes Beratungsgespräch** | Terminvereinbarungen sind in schriftlicher Form an ebin@ffg.at zu richten. Ein Beratungsgespräch bis zum 31.08.2022 wird empfohlen. |
| **Sprache** | Deutsch |

*Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG und SCHIG*

| Name | Kontaktdaten |
|---|---|
| Mag. (FH) Nicole Lugscheider<br>Programmleitung | Telefon: 057755-5033<br>E-Mail: nicole.lugscheider@ffg.at |
| DI Dr. Petra Gruber<br>EBIN Projektbetreuung | Telefon: 057755-5037<br>E-Mail: petra.gruber@ffg.at |
| DI Alexandra Kuhn<br>EBIN Projektbetreuung | Telefon: 057755-5039<br>E-Mail: alexandra.kuhn@ffg.at |
| Mag. Rudolf Sebastnik (SCHIG) | Telefon: 01 8127343-4300<br>E-Mail: R.Sebastnik@schig.com |
| Lukas Ruhs BSc (SCHIG) | Telefon: 01 8127343-4307<br>E-Mail: L.Ruhs@schig.com |

Die Abwicklung der Förderung ist Aufgabe der FFG.

**Die Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)** ist ein Unternehmen im Eigentum der Republik Österreich, deren Eigentümerrechte von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ausgeübt werden. Die Aufgaben der SCHIG umfassen behördliche Tätigkeiten, Unterstützung zur Steuerung für das BMK, Abwicklung von Förderprogrammen sowie Leistungserbringung auf dem Markt.

**Aufgaben der SCHIG im Rahmen von EBIN:**

- Unterstützung bei der Beratung der Förderungswerber:innen
- Unterstützung im Jurierungsprozess
- Unterstützung bei Berichtsprüfungen.

**Einreichung**

Projektanträge sind bei der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) bis **spätestens 28.09.2022, 12:00 Uhr** einzubringen. Eine spätere Einreichung (nach 12:00 Uhr des genannten Tages) wird nicht mehr angenommen und führt automatisch zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren. Die Einreichung ist ausschließlich via eCall möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen.

**Zeitplan**

| | |
|---|---|
| Einreichschluss: | 28. September 2022, 12:00 Uhr |
| Formalprüfung: | Oktober 2022 |
| Evaluierung: | Oktober 2022 |
| Förderentscheidung: | ab November 2022 |

# 3 AUSSCHREIBUNGSZIELE

Ziel des Förderprogramms Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN) ist es, den **Anteil emissionsfreier Busse im öffentlichen Personenverkehr drastisch zu steigern**. So sollen bereits bis zum zweiten Quartal 2026 mindestens 682 aller im innerösterreichischen Linienverkehr im Einsatz befindlichen Busse auf emissionsfreie Busse umgestellt und die für den Betrieb notwendigen Infrastrukturen installiert worden sein. Durch eine Umstellung von derzeit fossil betriebenen Bussen auf emissionsfreie Antriebe, also Elektrobusse, Oberleitungsbusse oder Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und gleichzeitigem ausschließlichen Einsatz von erneuerbarer Energie können die Emissionen drastisch gesenkt werden.

Durch den **ausschließlichen Einsatz von erneuerbarer Energie** (Strom und Wasserstoff) für den Betrieb der geförderten Fahrzeuge wird sichergestellt, dass sich die Investitionen in das für die Klimaneutralität 2040 notwendig effiziente und integrierte Energiesystem einfügt. Als Zwischenschritt hat Österreich bis 2030 das Ziel, 100% des Strombedarfs durch im Inland erzeugte Erneuerbare Energien zu decken (Erneuerbaren Ausbau Gesetz - EAG).

**Wichtiger Hinweis für emissionsfreie Busse im Allgemeinen**

Es ist zu beachten, dass die geförderten Investitionen in EBIN den Grundsätzen der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ („Do No Significant Harm“ DNSH) entsprechen müssen, die von der EU festgelegt und deren Auslegung in Technischen Leitlinien beschrieben sind. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Fördernehmer:innen, die relevanten DNSH-Kriterien im beantragten Projekt einzuhalten. Weiterführende Informationen zu den „Do No Significant Harm“-Vorgaben finden Sie im Kapitel 9 „Anhang“.

**Wichtiger Hinweis für Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb**

**Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien**

Für alle Projekte und eingesetzten emissionsfreien Technologien gilt, dass die Busse ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben werden müssen. Für Wasserstoff-Projekte wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der sogenannten REDII Richtlinie ((EU) (2018/2001) strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten. In der REDII sind bereits grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die REDII Ziele anrechenbar sind. Konkrete Details, insbesondere zu den Vorgaben, unter welchen Bedingungen der im Falle des Herstellungswegs mittels Elektrolyse benötigte Strom als erneuerbar im Sinne der RED II gilt, werden in zwei Delegierten Rechtsakten der EU Kommission konkretisiert, die zum Start dieser Ausschreibung noch nicht rechtsgültig vorliegen. Dementsprechend werden diese Kriterien für Wasserstoff in dieser Ausschreibung nicht angewandt.

In diesen Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich mit den Vorgaben der REDII Richtlinie auseinander, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die REDII-Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd!

- Planen Sie ihr Projekt so, dass es mittelfristig auf RED-Kompatibilität umgestellt werden kann. Eine Nachrüstverpflichtung als Förderkriterium ist allerdings nicht vorgesehen.

- Darüber hinaus können zukünftige gesetzliche Vorgaben, basierend auf Regelungen aus der RED, auslösen, dass Wasserstoff, der im Sinne der RED die Anforderungen zur Anrechenbarkeit als erneuerbarer Wasserstoff nicht erfüllt, als fossiler Wasserstoff gewertet wird und für die Inverkehrbringer des Wasserstoffs zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen kann.

# 4 DIE BASIS FÜR EINE FÖRDERUNG

## 4.1 Was sind „EBIN-Projekte“?

EBIN fördert die Mehrkosten für Busflottumstellungen im öffentlichen Personenverkehr auf emissionsfreien Antrieb und die zugehörige Infrastruktur. Die Förderung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) erfolgt als **nicht rückzahlbarer Zuschuss**. Die Förderung wird auf Grundlage der Mehrkosten der Investition bzw. –der Investitionsausgaben berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Mindestgröße eines EBIN Projektes: Mindestens 3 Busse der Klasse M3.

### 3.1.1 Umstellung auf emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr

Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im innerösterreichischen öffentlichen Personenverkehr zu transportieren, wie etwa Verkehrsbetriebe, Verkehrsunternehmen oder Verkehrsorganisationsgesellschaften, sollen ihre Busflotten sukzessive auf emissionsfreie Fahrzeuge umstellen. Bei grenzüberschreitendem Verkehr muss der Hauptteil der Verkehrsleistung in Österreich erbracht werden.

Gefördert werden folgende Gegenstände:

- **Batterie-elektrische Busse** (Batteriebusse), die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch angetrieben werden,
- **Oberleitungsbusse** (O-Busse), die ihren Fahrstrom mittels Stromabnehmern aus einer über der Fahrbahn gespannten Oberleitung beziehen, auch wenn sie zur Überbrückung oberleitungsfreier Strecken ebenfalls ausschließlich emissionsfrei angetrieben werden (batterie-elektrisch)
- **Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb** ($H_2$-Busse) die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug angetrieben werden.

### 3.1.2 Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr

Gefördert wird die Lade-, Oberleitungs-, und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur (nur in unmittelbarem räumlichen / technischen Zusammenhang mit der Anschaffung von emissionsfreien Bussen) sowie dazugehörige Drittleistungen.

## 4.2 Besondere Förderbedingungen

**Förderfähig** ist die Anschaffung von emissionsfreien Bussen sofern

- sie im innerösterreichischen öffentlichen Personenverkehr eingesetzt werden, die Leistung zum Hauptteil in Österreich erfolgt, wobei bei Staatsgrenzen-überschreitenden Verkehren Start- oder Zieldestination in Österreich liegen muss und
- die ausschließliche Nutzung erneuerbarer Energiequellen für den Antrieb sichergestellt wird.

**Förderfähig** ist die Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten, sofern

- sie in unmittelbarem (räumlichen und technischen) Zusammenhang mit der Ladung bzw. Betankung von angeschafften emissionsfreien Fahrzeugen stehen
- sie für Servicierung, Wartung und Garagierung der angeschafften emissionsfreien Fahrzeuge erforderlich sind.

**Nicht förderfähig** sind Vorhaben zur Errichtung von Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten, sofern

- Infrastrukturerrichtungen ohne die zugehörige Beschaffung von Fahrzeugen zur Einreichung gelangen.

**Auslegung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) in EBIN:**

Verkehrsdienste im innerösterreichischen öffentlichen Personenregionalverkehr und Personenfernverkehr gemäß Kraftfahrliniengesetz (KfLG) oder Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelVerkG), soweit diese Verkehre im Auftrag von Gebietskörperschaften oder Verkehrsorganisations-Gesellschaften (VOGs), erbracht werden sowie eigenwirtschaftlich betriebene Personenverkehre gemäß Kraftfahrliniengesetz sind förderbar.

Maßnahmen im Bereich eigenwirtschaftlich betriebener Gelegenheitsverkehre sind im Rahmen von EBIN nicht förderbar.

*Tabelle 3: Linienverkehr: Abgrenzung Gemeinwirtschaftlicher Verkehr zu eigenwirtschaftlichem Verkehr*

| WAS? | WER? | Gemeinwirt-schaftl. Verkehr KfLG | Gemeinwirt-schaftl. Verkehr GelVerkG | Eigenwirt-schaftl. Verkehr KfLG | Eigenwirt-schaftl. Verkehr GelVerkG |
|---|---|---|---|---|---|
| **Busse** | **VU im öffentlichen Eigentum** | **ja** | **ja** | **ja** | **nein** |
| **Busse** | **VU im Privateigentum** | **ja** | **ja** | **ja** | **nein** |
| **Busse** | **Buspool-gesellschaften** | **ja** | **ja** | **ja** | **nein** |
| **Infra-struktur** | **Wirtschaftlicher Eigentümer der Infrastruktur** | **ja** | **ja** | **ja** | **nein** |

Legende: VU=Verkehrsunternehmen; KfLG: Kraftfahrliniengesetz; GelVerkG: Gelegenheitsverkehrsgesetz

## 4.3 Wer ist förderbar?

Antragsberechtigt und förderbar sind außerhalb der österreichischen Bundesverwaltung stehende natürliche oder juristische Personen. Weiters sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im innerösterreichischen öffentlichen Personenverkehr zu transportieren (Verkehrsbetriebe, Verkehrsunternehmen, Verkehrsorganisationsgesellschaften) förderbar.

Darüber hinaus sind Unternehmen in Konsortien antragsberechtigt, die für die Errichtung und den Betrieb der Lade- Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur erforderlich sind.

Gemäß Nummer 2.1 Absatz 15 der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 ist ein Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Förderung und ihrer Unvereinbarkeit nicht nachgekommen ist, solange von der Teilnahme ausgeschlossen, bis das Unternehmen die Rückabwicklung der inkompatiblen Förderung vollzogen hat.

Gemäß Nummer 2.1 Absatz 14 der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 dürfen keine Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten in ihrer geänderten oder neuen Fassung gewährt werden. Dies gilt nicht für Unternehmen, die am 31. Dezember 2019 keine Unternehmen in Schwierigkeiten waren, aber in der Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Juni 2021 zu Unternehmen in Schwierigkeiten wurden.

**Weitere Hinweise:**

- Länder und Gemeinden sind teilnahmeberechtigt und können gefördert werden
- Verbundene Unternehmen (zum Beispiel Mutter- und Tochterunternehmen) werden als ein Unternehmen gewertet bzw. als Konsortialpartner:innen behandelt
- Konsortialpartner:innen dürfen nicht gleichzeitig als Subauftragnehmer:innen in der Kostenkategorie Drittkosten auftreten
- Subauftragnehmer:innen (Drittleister, Lieferanten): sind keine Partner:innen. Sie erbringen definierte Leistungen oder Investitionsgüter für Partner:innen, die in die Projektkostenkategorie „Drittkosten“ fallen.

## 4.4 Was sind die Anforderungen an ein Konsortium?

Es sind Einzel- als auch Konsortialvorhaben förderbar, sofern die einzelnen Konsortialpartner:innen sämtliche unter Kapitel 4.3 angeführten Anforderungen erfüllen.

Konsortialvorhaben sind Vorhaben, die von mehreren Förderungswerber:innen (Konsortium) beantragt und durchgeführt werden. Die Förderungsabwicklung erfolgt durch einen/eine Partner:in, der/die als Konsortialführung das Konsortium vertritt. Die Gewährung einer Förderung an ein Konsortium ist davon abhängig, dass alle beteiligten Förderungswerber:innen die Solidarhaftung begrenzt mit der Höhe ihrer Förderung für die Rückzahlung der Förderung im Fall des Eintritts eines Rückzahlungsgrundes übernehmen.

Sollten zum Zeitpunkt der Förderungseinreichung Projektpartner:innen noch nicht feststehen (z.B. aufgrund einer noch laufenden Ausschreibung für Busleistungen), soll die Konsortialführung die bei diesen Partner:innen anfallenden Kosten bei sich eintragen. Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung ist es vor der Vertragserstellung möglich, die Partnerstruktur zu ändern. Die Bildung von Konsortien zur Erreichung der Mindestprojektgröße ist möglich. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte Kapitel 7.1 „Wie entsteht der Förderungsvertrag?“.

## 4.5 Welche Pflichten hat die Konsortialführung?

Die Aufgaben der Konsortialführung über die gesamte Projektlaufzeit sind:

- Projektmanagement
- Kommunikation mit der FFG und den Projektpartner:innen
- Koordinierung der Berichtslegung und Abrechnungen der Konsortialpartner:innen.

In der Konsortialführung verpflichten Sie sich, dass:

- Sie Förderungsmittel alleine verwalten und verteilen
- Sie Änderungen rechtzeitig kommunizieren
- Sie entsprechend dem Förderungsvertrag abrechnen und berichten.

Zudem bestätigt die Konsortialführung, dass:

- die abgerechneten Kosten dem Projekt eindeutig zuordenbar sind
- Projektkosten und -inhalt der Genehmigung entsprechend verwendet werden.

## 4.6 Wie hoch ist die Förderung?

Die Förderung erfolgt in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen. Die Förderungsquote variiert je nach Investitionsgut von 80% für die Mehrkosten der Busse zu 40% für die Infrastruktur. Die Förderung der Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten soll maximal 50% der Gesamtförderung eines EBIN-Projektes betragen.

*Tabelle 4: Förderungsquoten*

| Investitionsgut | Förderungsquote |
|---|---|
| Emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr (**mindestens 3 Busse der Klasse M3**) | **80 %** der beihilfefähigen **Mehrkosten** der Investition bzw. -Investitionsausgaben. |
| Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr | **40 %** der beihilfefähigen **Investitionskosten** bzw. -ausgaben. |

## 4.7 Welche Kosten sind förderbar?

Es werden nur Kosten anerkannt, die in die förderbaren Kostenkategorien fallen, nachweislich nach Einreichung des Vorhabens angefallen sind und nach dem vertraglich festgelegten Projektbeginn entstanden sind. Der Beginn einer Leistung liegt dann vor, sobald eine rechtsverbindliche der Ausführung zuzurechnende

Verpflichtung aufgrund eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrages (z.B. verbindliche Bestellung, Abschluss eines Kaufvertrags, Rahmenvereinbarungsabruf) oder eine andere rechtliche Verpflichtung, welche die Investition unumkehrbar macht, eingegangen wurde. Die gesamte Fahrleistung (Nutzwagenkilometer - NWkm) der angeschafften Fahrzeuge ist anrechenbar. Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind (z.B. die Durchführung eines vergaberechtlichen Verfahrens bis zur Zuschlagsentscheidung), werden nicht als Beginn der Leistung gewertet.

Der frühestmögliche Zeitpunkt für den Projektstart ist der Tag der Einreichung des Förderungsansuchens und ist im eCall anzugeben. **Sämtliche Projekte müssen bis spätestens 31.12.2025 den Endbericht eingereicht haben.**

**Grundsätzlich gilt für förderbare Kosten:**

- sie fallen während des Förderungszeitraums an
- sie entsprechen dem Förderungsvertrag
- sie können mit Kostenbelegen nachgewiesen werden.

**Förderbare Kosten für die Umstellung auf emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur sind:**

- für emissionsfreien Busse (M3):
  - Mehrkosten bei der Anschaffung. Diese sind definiert als die Differenz zwischen dem Nettokaufpreis des emissionsfreien Fahrzeuges (rechtsgültiger Kaufvertrag) und des durchschnittlichen Nettokaufpreises eines konventionellen Referenzfahrzeuges (vordefiniert im eCall Formular) gleicher Größenkategorie der Klasse Euro 6. Die Referenzwerte auf der Grundlage durchschnittlicher Marktpreise finden Sie im Kapitel 9 „Anhang“ des gegenständlichen Leitfadens.

- für Infrastruktur:
  - Kosten für die Planung der Ladestelle- bzw. Tankstelle
  - Investitionskosten für die notwendige Lade-, Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur
  - Kosten für die erforderlichen baulichen Maßnahmen (Ladestelle bzw. Tankstelle, Hardware-Investitionskosten des benötigten Anschlusses an die jeweilige Netzebene)
  - Einmalige Drittkosten für Schulungen des erforderlichen Personals (Fahrer, Wartungs- und Servicepersonal).

**Eine spezifische Aufstellung der förderbaren Kosten finden Sie im Kapitel 9 „Anhang“**

Soweit sich die Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur an **öffentlich zugänglichen Orten** befindet, sollte diese nach Möglichkeit Dritten zugänglich gemacht werden, sofern dadurch keine Nutzungskonflikte mit dem „Hauptnutzer“- dem Erbringer der öffentlichen Verkehrsdienstleistung - entstehen und die Nutzung durch Dritte zu

marktüblichen Preisen und Konditionen erfolgt. Die **für die Mitbenutzung entstehenden Kosten** stellen **keine förderbaren Kosten** dar.

**Vorgaben bei der Finanzierung mit Leasing:**

Die Art der Finanzierung der Investitionen ist bei der Feststellung der förderbaren Kosten unerheblich. Leasingvarianten, bei denen das Investitionsgut in das wirtschaftliche Eigentum des Leasingnehmers übergeht, sind möglich, sofern nachfolgend angeführte Kriterien erfüllt sind:

- Der Leasingvertrag muss im Zuge des 1. Zwischenberichts vorgelegt werden. Im Rahmen der Berichtsprüfung wird kontrolliert, ob der Eigentumsübertrag im Leasingvertrag enthalten ist
- Der Leasingnehmer muss während der verpflichtenden Betriebs- und Behaltepflicht von 5 Jahren zum Eigentümer des Leasingguts werden (Vollamortisationsleasing). Daher muss der Leasingvertrag spätestens vor dem Auslaufen der Betriebs- und Behaltepflicht enden
- Der Anschaffungswert ohne Finanzierungskosten ist die Basis für die Berechnung der Mehrkosten
- Ausschließlich Leasingraten, die während der Projektlaufzeit angefallen sind, sind förderbar. Empfohlen wird, dass der Leasingvertrag so lange wie das geförderte Projekt läuft
- Um die volle Förderung zu erhalten, müssen zumindest die Mehrkosten der Investition durch Leasingraten während der Projektlaufzeit nachgewiesen werden. Unter Mehrkosten ist die Differenz des tatsächlichen Kaufpreises des Busses und des Referenzwertes laut Tabelle 12 im Kapitel 9 „Anhang“ zu verstehen.

Operationales Leasing ist nicht förderbar. Unter operationalem Leasing ist ein Leasing zu verstehen, bei dem der Leasingnehmer nicht Eigentümer des Leasinggutes wird, sondern das Leasinggut nur für eine bestimmte Zeit nutzt.

## 4.8 Nach welchen Kriterien werden Förderungsansuchen beurteilt?

Förderungsansuchen werden nach 4 Kriterien beurteilt:

1. Qualität des Förderungsansuchens (qualitative Bewertung des Gesamtkonzepts und der technischen Umsetzung)
2. Eignung der Projektbeteiligten (qualitative Bewertung der Kompetenzen und Ressourcen)
3. Nutzen und Verwertung (qualitative Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung)
4. Relevanz des Förderungsansuchens in Bezug auf die Ausschreibung (quantitative Bewertung der Projektziele wie Anzahl der Busse, Fördereffizienz der Fahrleistung, Fördereffizienz der Treibhausgasminderung).

Die Tabellen zeigen die relevanten Subkriterien. Bei der Bewertung der Vorhaben werden in jedem Kriterium Punkte vergeben. Erreichen Projekte in einem Kriterium den angegebenen Schwellenwert nicht, werden sie abgelehnt. Abgelehnt werden auch Projekte bei null Punkten in einem Subkriterium des 4. Hauptkriteriums – „Relevanz des Vorhabens für die Ausschreibung“.

## Bewertungskriterien

*Tabelle 5: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens*

| **1. Qualität des Förderungsansuchens** | **Schwelle 15, max. Punkte 25** |
|---|---|
| 1.1 Wie ist die Qualität der Planung der betroffenen Region oder des betroffenen Loses in Bezug auf folgende Kriterien?<br><br>– Wahl der Angebote/Linien/Verkehre und Einbindung der emissionsfreien Busse<br>– Art und Positionierung der erforderlichen Infrastruktur<br>– Realistische Umsetzbarkeit der Planung (Projektlaufzeit, Fristen, Meilensteine, Ergebnisse) | 10 |
| 1.2 Wie ist die Nachvollziehbarkeit des Vorhabens in Bezug auf die Wahl der Antriebstechnologie und der erforderlichen Infrastruktur?<br><br>– Nachvollziehbare Festlegung auf die gewählte emissionsfreie Antriebstechnologie und grundsätzliche Verständlichkeit der Entscheidungsgrundlage (z.B. Plausibilität der getroffenen Annahmen).<br>– Nachvollziehbare Festlegung auf die technische Ausführung der Lade- oder Betankungsinfrastruktur<br>– Nachvollziehbarkeit der Fahrzeugeinsatzplanung | 10 |
| 1.3 Wie wird das Nachhaltigkeitsziel (SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz) adressiert?<br><br>– Erläutern Sie, welchen österreichischen Beitrag das geplante Vorhaben zu den aus Ihrer Sicht relevanten ökologischen/sozialen/ökonomischen Nachhaltigkeitszielen leistet.<br>– Beschreiben Sie die positiven Auswirkungen (ökologische, soziale oder ökonomische Effekte) mit Bezug auf die Nachhaltigkeitsziele. | 5 |

*Tabelle 6: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerber:innen*

| **2. Eignung der Förderungswerber:innen** | **Schwelle 3, max. Punkte 5** |
|---|---|
| 2.1 Projektbeteiligte<br>– In welchem Ausmaß haben die Projektbeteiligten die erforderlichen Ressourcen, Kompetenzen und Qualifikationen um eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes sicherzustellen? | 5 |

*Tabelle 7: Bewertungskriterium – Nutzung und Verwertung*

| **3. Nutzen und Verwertung** | **Schwelle 18, max. Punkte 30** |
|---|---|
| 3.1 Betriebswirtschaftliche Nachhaltigkeit:<br>– Darstellung des Projektes mit nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (LCC-Berechnung)<br>– Alternativenprüfung durch den Antragsteller<br>– Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung (z.B. Verhältnis der beantragten Förderung für Fahrzeuge zu beantragter Förderung für Infrastruktur) | 20 |
| 3.2 Kundenorientierung – Qualität und Ausmaß flankierender Maßnahmen<br>Die Attraktivierung des Gesamtsystems Öffentlicher Verkehr (ÖV) ist im Rahmen des Förderprogrammes zur Umstellung des Fahrbetriebes auf emissionsfreie Antriebe eine indirekte Zielsetzung:<br>– Optimierungen des jeweiligen ÖV Angebotes ohne Ausweitung der zu bestellenden NWkm Leistung (z.B. verbesserte Umsteigerelationen / Anschlusssicherung, optimierte Linienführungen, Leistungsverlagerungen, etc.)<br>– Angebotsausweitungen wie Taktverdichtungen und Ausweitungen der Einsatzzeiten (z.B. auch durch Weiternutzung verfügbarer EURO 6 Fahrzeuge). | 10 |

*Tabelle 8: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung*

| 4. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung | Schwelle 24, max. Punkte 40 |
|---|---|
| 4.1 In welchem Ausmaß trägt das Vorhaben zur Erreichung der Ausschreibungsziele bei?<br><br>– Anzahl der geförderten Fahrzeuge und Integration im Fuhrpark<br>– Fördereffizienz Fahrleistung: Gesamtförderung (Busse und Infrastruktur) über die 5-jährige Behaltepflicht bezogen auf die erbrachten Nutzwagenkilometer [Fördersumme je NWkm]<br>– Fördereffizienz Treibhausgasminderung: Gesamtförderung (Busse nach Größenkategorien und Infrastruktur) je eingesparte Tonne $CO_2$ über die 5-jährige Behaltepflicht [Fördersumme je Tonne $CO_2$] | 30 |
| 4.2 Anreizwirkung: In welchem Ausmaß verändert die Förderung das Vorhaben in einer oder mehrerer der folgenden Dimensionen positiv?<br><br>– Durchführbarkeit<br>– Beschleunigung<br>– Umfang<br>– Reichweite | 10 |

## 4.9 Gesamtbewertung

Die Bewertung der Förderungsansuchen erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens anhand der 4 Hauptkriterien „Qualität“, „Eignung“, „Nutzung und Verwertung“ sowie „Relevanz“.

Die Gesamtbewertung eines Förderungsantrages wird auf der Grundlage der in den Tabellen 5-8 beschriebenen qualitativen und quantitativen Beurteilungskriterien im Rahmen von Jurysitzungen durchgeführt. **Die Förderung je Nutzwagenkilometer (NWkm), die Förderung je Tonne vermiedener $CO_2$ Emission und die Lebenszykluskosten (LCC) bezogen auf NWkm sind dabei wichtige Kenngrößen für die Beurteilung**.

Im Rahmen der Antragstellung im FFG-eCall erfolgt die **Berechnung** dieser Kenngrößen **automatisch**. Quellen für den Kraftstoffverbrauch und die $CO_2$ Emissionen je Liter Diesel finden Sie im Kapitel 9 „Anhang“ dieses Leitfadens.

Eingereichte Vorhaben müssen in jedem einzelnen Hauptkriterium und insgesamt **mindestens den Schwellenwert von 60%** der möglichen Punkte erreichen, um förderwürdig zu sein.

Die Erfüllung der Subkriterien wird nach dem folgenden Schema von den unabhängigen Mitgliedern des Bewertungsgremiums beurteilt:

*Tabelle 9: Beurteilungsschema*

| Punkte | Beschreibung |
|---|---|
| **100** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **sehr gut und vollständig erfüllt**. Es werden nur Stärken und keine relevanten Schwächen identifiziert. |
| **80** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **gut und überwiegend erfüllt**. Neben den überwiegenden Stärken werden jedoch einzelne, konkret benennbare Schwächen identifiziert. |
| **60** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **noch ausreichend erfüllt**. Stärken überwiegen gerade noch die Schwächen. |
| **40** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **mangelhaft erfüllt**. Schwächen überwiegen die Stärken. |
| **20** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **sehr mangelhaft erfüllt**. Schwächen überwiegen deutlich. Es sind kaum Stärken erkennbar. |
| **0** | Das Kriterium wird durch das Vorhaben **nicht erfüllt**. |

## 4.10 Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?

Die Einreichung ist ausschließlich via eCall möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen. Es sind die Projektbeschreibung (inhaltliches Förderungsansuchen) und die geplanten Kosten im eCall online einzutragen. Als Teil des elektronischen Antrags können etwaige Anhänge über die eCall Upload-Funktion angeschlossen werden.

Ausschreibungsinformationen: Ausschreibungsleitfaden (vorliegend)

Nachfolgende Tabelle listet alle erforderlichen Dokumente für die Einreichung auf.

*Tabelle 10: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente*

| Kategorie | Dokumententyp |
|---|---|
| **Verpflichtende Eingabe** | Online-Projektbeschreibung – direkt im eCall einzugeben |
| **Verpflichtende Anhänge** | verpflichtende Stammdaten: Jahresabschlüsse der letzten beiden Jahre (alle Konsortialpartner:innen) im eCall |
| **Optionale Anhänge (max. 10 Seiten)** | Weitere projektrelevante Zusätze wie z.B. Übersichten, grafische Darstellungen max. 5 Seiten (keine Vorlage). Fahrplan und Umlauf |

## 4.11 Müssen weitere Projekte angegeben werden?

Zur Unterstützung der inhaltlichen Bewertung des Vorhabens **können** weitere Projekte der Förderungswerber:innen mit Bezug zum beantragten Vorhaben angeführt werden, wenn sie für die Beurteilung des Gesamtkonzeptes relevant sind.

## 4.12 Mehrfachförderungen

Die mehrmalige Anerkennung von bereits geförderten Kosten oder Kostenteilen ist nicht zulässig. Wenn Sie für dieses Projekt oder Teile davon um öffentliche Förderung bei der FFG oder bei anderen Stellen angesucht haben, sind die entsprechenden Informationen im eCall einzugeben.

**Beihilfen aus diesem Förderungsprogramm** dürfen nicht mit Mitteln für dieselben beihilfefähigen Kosten von EU-Programmen oder Instrumenten kombiniert werden.

# 5 DIE EINREICHUNG

## 5.1 Wie verläuft die Einreichung?

Die Einreichung ist nur elektronisch und vor Ablauf der **Einreichfrist am 28. September 2022, 12:00 Uhr**, via **eCall** möglich.

**Bedingung** für die Einreichung eines Förderungsansuchens ist **ein verpflichtendes Beratungsgespräch bis September 2022.** Terminvereinbarungen in schriftlicher Form sind bis 21. September 2022 an ebin@ffg.at zu richten. Die zugehörige **Projektskizze** ist **drei Werktage vor dem Beratungstermin** an die FFG zu senden.

Bei Konsortien kann das Förderungsansuchen nur eingereicht werden, wenn alle Partner:innen zuvor Ihre Partneranträge im eCall vollständig ausgefüllt und eingereicht haben!

**Wie funktioniert es?**

- Das Förderungsansuchen wird online eingeben
  - Projektdaten
    - Anzahl der Busse, geplante Fahrleistung (NWkm)
    - Projektleitung
    - Bestätigungen
    - Bankverbindung
    - Anreizwirkung
  - Inhaltliche Beschreibung
    - Gesamtkonzept
    - Kundennutzen
    - Technische Beschreibung
    - Wirtschaftlichkeit
    - Nachhaltigkeit
  - Konsortium (optional)
  - Kosten und Finanzierung
    - Kosteneingabe (Busse, Infrastruktur)
    - Daten für Wirtschaftlichkeitsrechnung
- etwaige weitere Dokumente (pdf) hochladen
- Im eCall Antrag abschließen und „Einreichung abschicken“ drücken
- Nach erfolgreicher Einreichung wird automatisch eine Einreichbestätigung per E-Mail versendet
- Nicht erforderlich: Zusätzliche Einreichung per Post.

**Nicht möglich:**

- Das Nachreichen oder Ergänzen von einzelnen Teilen des Antragformulars
- Bearbeiten des Förderungsansuchens, nachdem es abgeschickt wurde.

Eingereicht wird durch die Konsortialführung oder durch vertretungsbefugte Personen. Die FFG kann einen Nachweis für die Vertretungsbefugnis anfordern. Wenn Sie den Nachweis nicht erbringen, behält sich die FFG das Recht vor, das Förderungsansuchen aus formalen Gründen abzulehnen.

Detaillierte Informationen finden Sie im eCall-Tutorial.

## 5.2 Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?

Die FFG verarbeitet personenbezogene Daten der Förderungswerber:innen, die vom Betroffenen im Zuge des Förderungsansuchens bereitgestellt wurden, und von der FFG selbst erhobene Daten im Rahmen des Abschlusses des Förderungsvertrages, sowie im Wege der Transparenzportalabfrage generierte Daten gemäß § 32 Abs 5 TDBG 2012 zu nachstehenden Zwecken:

- Zur Behandlung des Förderungsansuchens und Beurteilung des Vorliegens der allgemeinen und speziellen Förderungsvoraussetzungen,
- Zum Abschluss des Förderungsvertrages sowie im Falle des Abschlusses eines Förderungsvertrages zum Zweck der Erfüllung der jeweiligen Vertragspflichten, insbesondere zur Verwaltung der Förderungsleistungen und der Kontrolle der Nachweise der Förderungsvoraussetzungen,
- Zur Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen, insbesondere Meldepflichten und Kontrollzwecke zur Vermeidung von Doppelförderungen, und zwar § 38 iVm 18, 27, ARR, sowie § 12 FTFG und § 9 FFG-G.
- Es werden ebenfalls Daten zwecks Erfüllung von Nachweispflichten gemäß Artikel 22 Verordnung (EU) 2021/241 im Rahmen des Aufbau- und Resilienzfazilität an Organe der EU und an den Bund übermittelt.

Rechtsgrundlage der Verarbeitung ist daher zum einen Art 6 Abs 1 lit b DSGVO und daher die Notwendigkeit zur Erfüllung eines Vertrages und zum anderen Art 6 Abs 1 lit c DSGVO und daher die Erfüllung von rechtlichen Verpflichtungen.

Die personenbezogenen Daten werden in Erfüllung gesetzlicher Pflichten weitergegeben an:

- die Ministerien als Eigentümer der FFG,
- an Dritte, das können sein: SCHIG, der Rechnungshof, Organe der EU, andere Bundes- oder Landesförderungsstellen.

Im Rahmen der Förderabwicklung werden der SCHIG von der FFG Daten für die Unterstützung bei der Beurteilung sowie Prüfung der Förderungsanträge und zur

Unterstützung der Vorbereitung der Förderentscheidung übermittelt. Die SCHIG erhält von der FFG ebenfalls Daten und Berichte zu den Förderprojekten zur Unterstützung der Berichtsprüfung. Für diese Verarbeitungen liegt eine gemeinsame Verantwortlichkeit gemäß Artikel 26 DSGVO der SCHIG, der FFG und des BMK vor.

Es werden ebenfalls Daten zwecks Erfüllung von Nachweispflichten gemäß Artikel 22 Verordnung (EU) 2021/241 im Rahmen des Aufbau- und Resilienzfazilität an Organe der EU und an den Bund übermittelt.

Zur Bewertung des Projektes werden auch externe Expert:innen beauftragt, die Projekte zu beurteilen. Solche Expert:innen werden als Auftragsverarbeitende im Namen und Auftrag der FFG tätig und sind verpflichtet technische und organisatorische Maßnahmen zur Datensicherheit und Wahrung des Datengeheimnisses zu treffen.

Für jede sonstige über diese Bestimmung hinausgehende Datenverarbeitung ist von der FFG eine Einwilligung des Betroffenen einzuholen.

Die FFG ist zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen gesetzlich verpflichtet – nach § 9 Abs 4 Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH-Errichtungsgesetz, BGBl. I Nr. 73/2004.

Die FFG wird zur Sicherstellung eines dem Risiko angemessenen Schutzniveaus hinsichtlich der Vertraulichkeit, der Integrität, der Verfügbarkeit sowie der Belastbarkeit der Systeme technische und organisatorische Maßnahmen im Sinne des Art 32 DSGVO treffen, die ausreichend und geeignet sind, den Schutz der Daten vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung, vor Verlust und vor Zugriff durch Unbefugte zu gewährleisten.

Weiterführende Informationen zur Wahrung der Vertraulichkeit und Sicherheit von personenbezogenen Daten während der Projektlaufzeit stehen im eCall-Tutorial.

# 6 DIE BEWERTUNG UND ENTSCHEIDUNG

## 6.1 Was ist die Formalprüfung?

Hier wird das Förderungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit überprüft.

Das Ergebnis der Formalprüfung kommuniziert die FFG **innerhalb von 4 Wochen** via eCall Nachricht:

- Bei nicht erfüllten Formalvoraussetzungen und nicht behebbaren Mängeln scheidet das Förderungsansuchen aus dem Verfahren aus
- Behebbare Mängel können Sie in einer angemessenen Frist beheben.

Wenn sich nach der Formalprüfung noch unkorrekte Angaben herausstellen, kann das Förderungsansuchen auch noch später aus dem Verfahren ausscheiden.

## 6.2 Wie läuft die Bewertung ab?

Die Bewertung der Förderungsansuchen erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens.

Nationale und internationale, interne und externe Expert:innen begutachten die eingereichten Dokumente nach den Kriterien in Kapitel 4.8.

Unter Berücksichtigung der schriftlichen Gutachten spricht das eingerichtete Bewertungsgremium eine Förderungsempfehlung aus.

Die Durchführung des Vorhabens muss unter Berücksichtigung der Förderung aus Bundesmitteln finanziell gesichert erscheinen. Die Förderungswerber:innen haben dies durch geeignete Unterlagen, insbesondere durch einen Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan nachzuweisen. Die Abwicklungsstelle überprüft bei Gewährung der Förderung, die zugleich als „staatliche Beihilfen" i.S.d. EU Beihilferechts anzusehen sind, ob die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Förderungsnehmer:innen gegeben ist, wobei auch positive Entwicklungschancen durch das Vorhaben zu berücksichtigen sind. Ebenso wird überprüft, ob das Unternehmen Gegenstand eines Insolvenzverfahrens ist oder die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger vorliegen. Die Förderung von Unternehmen in Schwierigkeiten ist nicht möglich.

Im Zuge der Bewertung können Empfehlungen und Auflagen formuliert werden. Empfehlungen sind unverbindliche Hinweise und Einschätzungen des Bewertungsgremiums, die dem Konsortium bei der Umsetzung des Vorhabens helfen sollen.

Auflagen sind verbindlich – siehe Punkt 7.2.

## 6.3 Wer trifft die Förderungsentscheidung?

Die zuständige Bundesministerin trifft die Förderungsentscheidung auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

# 7 DER ABLAUF DER FÖRDERUNG

## 7.1 Wie entsteht der Förderungsvertrag?

Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung kommuniziert die FFG den Förderungswerbenden ein Dokument bzw. eine Ansicht im eCall mit den wichtigsten Eckdaten zum Förderungsvertrag (z.B. Höhe der Förderung, Höhe der förderbaren Kosten, Beginn und Ende des Förderungszeitraumes, Berichtspflichten und etwaige Auflagen).

Für den Fall, dass im Antrag noch nicht alle Vertragspartner:innen namhaft gemacht werden konnten, erhält man eine bedingte Förderzusage. Sobald alle Vertragspartner:innen feststehen, kann der Förderungsvertrag ausgestellt werden. Innerhalb von 6 Monaten ab Förderzusage müssen alle Förderungsnehmer:innen der FFG zur Kenntnis gebracht werden.

Nach Annahme des Dokumentes bzw. der Ansicht innerhalb der festgelegten Frist wird der Förderungsvertrag von Seiten der FFG erstellt und an die Förderungsnehmenden übermittelt. Die Förderungsnehmenden retournieren den firmenmäßig gezeichneten Förderungsvertrag. Damit ist der Förderungsvertrag rechtsgültig. Bis dahin besteht kein Anspruch auf Förderung.

## 7.2 Wie werden Auflagen berücksichtigt?

Im Zuge der Begutachtung können Auflagen formuliert werden.

Zwei Arten von Auflagen sind möglich:

- Auflagen, die erfüllt sein müssen, damit ein Förderungsvertrag zustande kommt
- Auflagen, die ein Konsortium innerhalb der Projektlaufzeit erfüllen muss.

Auflagen sind Vertragsbestandteil.

## 7.3 Wie werden Förderungsraten ausgezahlt?

Wenn die Auflagen, die für den 1. Zwischenbericht notwendig sind, erfüllt sind und der Förderungsvertrag unterzeichnet ist, kann nach Legung des 1. Zwischenberichts die erste Rate ausgezahlt werden. Die Überweisung erfolgt auf ein Bankkonto der Konsortialführung. Weitere Informationen dazu finden Sie im **Musterkonsortialvertrag**.

Weitere Raten werden nach Projektfortschritt ausgezahlt:

- Nach Prüfung der Zwischenberichte und Zwischenabrechnung
- Wo nötig: nach Erfüllung weiterer Auflagen
- Überwiesen wird nach FFG Ratenschema.

Lassen die Zwischenberichte auf Verzögerungen im Projektfortschritt schließen bzw. liegen die Kosten unter Plan, so kann eine reduzierte Rate angewiesen werden.

**Wenn Förderungsmittel während der Laufzeit des Projektes fließen, bedeutet dies noch keine Kostenanerkennung.**

### FFG-Ratenschema

Sobald mindestens **30% der genehmigten Kosten** erreicht sind, kann eine Abrechnung mit Zwischenbericht im eCall eingereicht werden. Sind keine Kosten angefallen ist jedenfalls jährlich ein Zwischenbericht zu legen. Die Endrate beträgt jedenfalls 10% der genehmigten Förderung, sofern die beantragten Kosten angefallen sind.

## 7.4 Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?

- Zwischenbericht mit Zwischenabrechnung sind via Berichtsfunktion des eCall-Systems vorzulegen
- Bei Projektende sind ein fachlicher Endbericht, eine Endabrechnung und die Verwendungsnachweise ebenfalls via Berichtsfunktion des eCall-Systems zu legen
- Bei Projektabbruch während der Projektlaufzeit liefert das Konsortium einen Sachbericht und eine Endabrechnung ab. Falls die bereits ausbezahlte Förderung die anerkennbaren Kosten übersteigt, kann die FFG Beträge rückfordern
- Etwaige Änderungen in Leasingverträgen müssen im Zuge der Berichtslegung von den Förderungsnehmer:innen bekannt gegeben werden.

### Anforderung an Berichte und Abrechnungen:

Es erfolgt eine dokumentierte Überprüfung von Verwendungsnachweisen, die von allen Konsortialpartner:innen bereitzustellen sind. **Leasingverträge, aus denen der Anschaffungspreis des Fahrzeugs /der Fahrzeuge hervorgeht, Abnahmeprotokolle von e-Ladestationen bzw. von Wasserstofftankstellen und eine Bestätigung des Strombezugs sind jedenfalls vorzulegen.** Konkret sind dies im Rahmen des gegenständlichen Förderprogrammes:

- **Verwendungsnachweise Investition Busse**
  Im Rahmen der Abrechnung von Fahrzeuginvestitionen sind von den Förderungsnehmer:innen folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und auf Verlangen bereitzustellen:

  - Kaufvertrag / Kaufverträge der Fahrzeuge
  - Lieferantenrechnungen Fahrzeuge
  - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen
  - Kopien / Scans der Zulassungsscheine aller Fahrzeuge
  - Eigenerklärung der abrechnenden Förderungsnehmer:innen bezüglich des Einsatzes des Fahrzeuges auf der Linie [Linienbezeichnung] im Auftrag von [beauftragende Organisation].

- **Verwendungsnachweise Investitionen und sonstige Aufwendungen Infrastruktur**
  Im Rahmen der Abrechnung von Infrastrukturinvestitionen und sonstigen Ausgaben im Bereich „Infrastruktur“ sind von den Förderungsnehmer:innen folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und auf Verlangen bereitzustellen:

  - Rechnungen von Lieferanten- und Drittleistern
  - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen

Die im eCall hinterlegte online Berichtsvorlage ist für die Sachberichte zu verwenden. Mit den Sachberichten sind das Abnahmeprotokoll und die Bestätigung des Strombezuges im eCall hochzuladen.

Darüber hinaus gilt, dass Förderungsnehmer:innen, die dem Bundesvergabe Gesetz (BVerG) unterliegen, die Einhaltung der BVerG – Vorgaben nachweisen müssen, sofern dies für sie schlagend wird.

## 7.5 Rückforderungsgründe

Zusätzlich zu den in der Sonderrichtlinie angeführten Gründen kann eine vollständige oder teilweise Rückforderung der Förderung erfolgen, wenn eine der folgenden vertraglichen Leistungen **nicht** erbracht wurde:

- Erbringung der in Aussicht gestellten Nutzwagenkilometer -Leistung mit Ende der Betriebs- und Behaltepflicht
- Bezug von ausschließlich erneuerbaren Energiequellen.

## 7.6 Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?

Zusätzlich zu den Berichten findet gegebenenfalls während oder nach Ende der Projektlaufzeit eine Prüfung vor Ort durch die FFG statt.

Die Originalbelege und die dazugehörige Dokumentation des Zahlungsflusses sind für Prüfungen der FFG bereit zu stellen. Die Prüfungen der FFG werden rechtzeitig angekündigt und eine Liste der erforderlichen Unterlagen bekannt gegeben.

## 7.7 Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?

Vertragliche Veränderungen zu Projektinhalt, Konsortialpartner:innen, Kosten, Terminen oder Förderungszeitraum müssen begründet und beantragt werden:

- via eCall-Nachricht
- im Zwischen- oder Endbericht.

Senden Sie die dazugehörigen Unterlagen als Upload der eCall-Nachricht. Alle Veränderungen von Vertragsparametern brauchen eine FFG-Genehmigung.

**Kommunizieren Sie unmittelbar bei:**

- Wesentlichen Projektänderungen
- Änderungen bei Konsortialpartner:innen wie neue Eigentumsverhältnisse oder Insolvenzverfahren.

Teilen Sie folgende Änderungen im **Zwischen- oder Endbericht** mit:

- Kostenumschichtungen innerhalb der Kostenkategorien
- Kostenumschichtungen zwischen den Partner:innen.

## 7.8 Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?

Eine Überschreitung der Projektlaufzeit ist nur dann möglich, wenn ein Antrag auf Projektzeitverlängerung an die FFG gestellt wurde und diese feststellt, dass der bewilligte Förderungszweck aufrechterhalten bleibt. Damit ist eine kostenneutrale Verlängerung der Projektlaufzeit möglich. Sonstige Verlängerungen bedürfen eines gesonderten Förderungsansuchens. **Es gilt jedenfalls, dass sämtliche EBIN-Projekte bis spätestens 31.12.2025 den Endbericht eingereicht haben müssen.**

## 7.9 Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?

Nach Ende der Projektlaufzeit liefert das Konsortium einen Endbericht und eine Endabrechnung ab. Das Projektcontrolling & Audit der FFG überprüft, ob die Förderungsmittel widmungsgemäß verwendet wurden. Die Rechnungsprüfung stellt fest, welche Kosten endgültig anerkannt werden.

Sie erhalten das Prüfungsergebnis schriftlich:

- Bei **positivem** Ergebnis wird die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel bestätigt
- Bei **negativem** Ergebnis können entsprechende Rückforderungen eingeleitet werden.

Zu den Förderungsmitteln: Wenn die ursprünglich geplanten Kosten erreicht werden, wird die festgelegte letzte Rate überwiesen. Bei Kostenunterdeckung werden die Förderungsmittel anteilig gekürzt. Förderungsmittel werden auch gekürzt, wenn inhaltliche, formale oder rechtliche Gründe dafürsprechen.

### Betriebspflicht, Behaltepflicht

Die Förderungswerber:innen müssen sicherstellen, dass die geförderten Gegenstände (Busse und Ladeinfrastruktur) ab Inbetriebnahme 5 Jahre ordnungsgemäß und den Förderungszielen entsprechend genutzt und instandgehalten werden. Sie dürfen in diesem Zeitraum weder veräußert oder sonst für Zwecke außerhalb einer Betriebsstätte in Österreich verwendet werden.

Die Betriebspflicht für Gegenstände (Fahrzeuge) wird nicht verletzt, wenn eine Genehmigung des Förderungsgebers für die Veräußerung zu förderungskonformer Verwendung in Österreich vorliegt.

Für geförderte Gegenstände (Fahrzeuge) sind der FFG von den Förderungsnehmer:innen in den 5 Jahren der Betriebspflicht jährlich entsprechende Bestätigungen der Erfüllung der Betriebspflicht (je Fahrzeug erbrachte NWkm) zu übermitteln **(Jährlicher Monitoring-Kurzbericht)**.

Diese Pflichten werden nicht verletzt, wenn die geförderten Gegenstände aufgrund von höherer Gewalt oder technischen Gebrechen aus dem Betriebsvermögen ausscheiden oder nicht mehr genutzt werden können.

## 7.10 Monitoring-Kurzbericht

Das Monitoring startet mit der Inbetriebnahme des ersten angeschafften Fahrzeuges. Monitoring-Kurzberichte sind jedenfalls jährlich und ab Projektende für fünf Jahre nach den Vorgaben der FFG zu legen. Das Projekt endet mit der Auszahlung der letzten Rate. Im Monitoring-Kurzbericht ist jedenfalls über Betrieb der Busse und Linien sowie über Fahrleistung (NWkm) zu berichten. Spätestens im Monitoring-Endbericht ist auch die Eigentumsübertragung im Falle eines Leasing zu bestätigen.

## 7.11 Öffentlichkeitsarbeit

**Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit:** Die Förderungsnehmer:innen verpflichten sich bei Bedarf mit der FFG und den zuständigen Ressorts zur Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit zusammenzuarbeiten. Dies betrifft insbesondere die Bereitstellung von nicht vertraulichen Projektinformationen und Bildmaterial für elektronische Disseminationsportale und andere mediale Zwecke.

**Besondere Publizitätspflichten nach der Aufbau- und Resilienzfazilität (RRF):** Die Empfänger von Förderungsmitteln verpflichten sich, bei Informations- und Werbemaßnahmen, die Sichtbarkeit der Verwendung der Mittel für die Medien und die Öffentlichkeit sicherzustellen, z.B. durch das EU Logo und Hinweise auf die Finanzierung „Finanziert von der Europäischen Union – NextGenerationEU“.

# 8 RECHTSGRUNDLAGEN

Die Zuwendung ist eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 (1) AEUV.

Beihilferechtliche Grundlage ist die Entscheidung der EU-Kommission auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-20203 (UEBL). Sämtliche Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

## 8.1 Nationale Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage für diese Ausschreibung kommt folgende Richtlinie zur Anwendung:

- Sonderrichtlinie zur Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr

Weitere Information finden Sie auf der FFG-Website unter **Rechtsgrundlagen.**

## 8.2 EU-rechtliche Rechtsgrundlagen

- Artikel 107 bis 109 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV);
- Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (UEBL), ABl 2014 C 200/1, verlängert und geändert durch Mitteilung der Kommission (2020/C 224/02), ABl. 2020 C 224/2;

- Beschluss der Europäischen Kommission C (2021) 9345 vom 13.12.2021 über die Vereinbarkeit der Beihilfe "SA.63278 (2021/N) – RRF – Austria Zero-emission public transport buses and infrastructure (“Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN)” mit dem Binnenmarkt gem. Art. 107 und 108 AEUV.
- Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität, ABl 2021 L 57/17.

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

# 9 ANHANG

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

## 9.1 Do No Significant Harm (DNSH)

Die **Verordnung zur Einrichtung einer** Aufbau- und Resilienzfazilität sieht vor, dass keine in einem Aufbau- und Resilienzplan enthaltene Maßnahme zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Umweltziele im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung führen darf. Gemäß der Verordnung über die Aufbau- und Resilienzfazilität sollte bei der Bewertung der Aufbau- und Resilienzpläne sichergestellt werden, dass jede einzelne Maßnahme (d. h. jede Reform und jede Investition) im betreffenden Plan mit dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ (engl. „Do No Significant Harm“ (DNSH) – im Folgenden „DNSH“) im Einklang steht.

**Die geförderten Investitionen in EBIN müssen den Grundsätzen der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ („Do No Significant Harm“ DNSH) entsprechen. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Förderungsnehmer:innen, die relevanten DNSH-Kriterien im beantragten Projekt einzuhalten.**

Bei bestimmten Maßnahmen kann die DNSH-Bewertung in vereinfachter Form erfolgen. Im Folgenden sind die detaillierten Bestimmungen aus der Delegierten Verordnung C(2021)2800 für das Förderungsprogramm EBIN zusammengefasst dargestellt.

1) **Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen für den Öffentlichen Personenverkehr - Busse**

Für den Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen für den Öffentlichen Personenverkehr (EBIN - Busse) sind für die Erfüllung der DNSH Kriterien zumindest die technischen Bewertungskriterien zu beachten, die in Punkt „6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ beschrieben sind.

2) **Ladeinfrastruktur Depot/Garagen und Infrastruktur Straßenverkehr**

Für geförderte Infrastruktur zum Betrieb von emissionsfreien Fahrzeugen für den Öffentlichen Personenverkehr (EBIN - Infrastruktur) sind für die Erfüllung der DNSH Kriterien je nach Investitionsart zumindest die technischen Bewertungskriterien zu beachten, die in den Punkten „6.15. Infrastruktur für einen $CO_2$-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ und „7.4. Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)“ beschrieben sind. Für Investitionen in Neu-und

Umbauten und weitere Aktivitäten können weitere Kriterien insbesondere aus Punkt „7. Baugewerbe und Immobilien“ herangezogen werden, die nicht im Weiteren hier vorgestellt sind.

**Die hier vorgestellte Auflistung stellt einen Überblick ohne Anspruch auf Vollständigkeit dar.** Für die Erfüllung der DNSH Kriterien sind die technischen Leitlinien im delegierten Rechtsakt C (2021)2800 zu beachten.

*Tabelle 11: Überblick DNSH Programm EBIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH Kriterien für die relevanten Aktivitäten.*

| Umweltziel | 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr (Busse) | 6.15 Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Infrastruktur – Straße) | 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (Infrastruktur – Depot/Garage) |
|---|---|---|---|
| **1) Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz** | erfüllt[1] | erfüllt[2] | erfüllt[3] |
| **2) Anpassung an den Klimawandel** | **Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung[4]** | **Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung** [4] | **Klimarisiko- und Vulnerabilitäts-bewertung** [4] |
| **3) nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen** | Keine Angabe | **Ermittlung und Behebung des Risikos einer Umweltschädigung[5]** | Keine Angabe |

[1] Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien: (a) Mit der Tätigkeit wird Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr bereitgestellt und es werden keine direkten $CO_2$-Abgasemissionen verursacht.

[2] Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien: (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Fahrzeugen ohne $CO_2$-Abgasemissionen bestimmt: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen oder elektrische Straßensysteme;
(c) die Infrastruktur und die Anlagen sind für die Personenbeförderung im öffentlichen Orts- und Nahverkehr bestimmt, einschließlich zugehöriger Signalgebungssysteme für Untergrundbahn-, Straßenbahn- und Eisenbahnsysteme.
Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

[3] Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt.

[4] Die physischen Klimarisiken, die für die Tätigkeit wesentlich sind, wurden im Wege einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung ermittelt. (Technische Leitlinien, Annex, Anlage A)

[5] Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit werden ermittelt und behoben. (Technische Leitlinien, Annex, Anlage B)

| Umweltziel | 6.3 Personen-beförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr (Busse) | 6.15 Infrastruktur für einen CO2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Infrastruktur – Straße) | 7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (Infrastruktur – Depot/Garage) |
|---|---|---|---|
| **4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft** | **Maßnahmen zur Abfall-bewirtschaftung** | **70% Recycling der nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle** | Keine Angabe |
| **5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung** | **Besondere Spezifikation Reifen und Fahrzeuge** | **Maßnahmen Lärm und Vibrationen** | Keine Angabe |
| **6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme** | Keine Angabe | **Gegebenenfalls Maßnahmen Biodiversität[6]** | Keine Angabe |

## 9.2 Spezifische förderbare Kosten

Spezifische förderbare Kosten für die Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busflotten im öffentlichen Personenverkehr sind:

**für E – Ladestellen:**

- Ladeinfrastruktur für die emissionsfreien Busse wie für die speziellen Fahrzeuge erforderlich. Diese sind beispielsweise.
  - Betriebshof-, Depot- und Übernachtladestationen (stationäre und mobile Ladegeräte)
  - Gelegenheitslader mit Ladeinfrastruktur auf der Strecke (auch Flash-Charger oder Ultraschnellladung)
  - Systeme für den Batterietausch
- Oberleitungsinfrastruktur für die emissionsfreien Busse
- Lademanagementsysteme

[6] In Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, werden die erforderlichen Abhilfe- und Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt. (Technische Leitlinien, Annex, Anlage D).

- Werkstattanpassung
  - Für Hochspannungskomponenten
  - Dacharbeitsstand
  - Deckenkran
- Trafo. Voraussetzung: Falls die Notwendigkeit für den Netzanschluss bzw. die Netzqualität vor Ort besteht, ist eine Bestätigung des Netzbetreibers einzuholen. Ein Monitoring der Nutzung ist vorgesehen.
- Pufferspeicher, integriert oder als zusätzlichen Batteriespeicher
- Erforderliche Leitungen und Infrastruktur für den Netzanschluss.

**für Wasserstofftankstellen:**

- Wasserstofftankstelle
  - Speicher, Verdichter, Betankungsanlage, Trailer Abstellplatz
  - Containerabfüllstation
- Besondere bauliche Anlagen für mechanischen Schutz und Beschattung
- Einhausung und Belüftung der Tankstelle
- Gaswarnanlagen.

**für weitere Infrastruktur:**

- Neue Garagen und Werkstätten falls erforderlich für die emissionsfreien Busse. Voraussetzung hierfür ist der Nachweis von Bestand und Planung der Um- oder Neubauten, die Nachvollziehbarkeit des Bedarfs in technischer und logistischer Hinsicht für den Betrieb der emissionsfreien Busse
- Grabungs- und Unterbau Arbeiten für die geförderte Infrastruktur
- Planungskosten für das Gesamtkonzept
- Werkstattanpassung (beispielsweise spezielle Werkzeuge)
- Schulungskosten (einmalig) extern.

**Nicht förderbare Kosten sind jedenfalls**

- Gemeinkosten
- Eigene Personalkosten
- Eigenleistungen
- Verwaltungsverfahrenskosten und Gerichtskosten
- Notariatsgebühren, Steuerberatungs- und sonstige Beratungskosten
- Finanzierungskosten, Geldverkehrs- und Mahnspesen
- Versicherungskosten
- Lizenzgebühren
- Steuern, öffentliche Abgaben und Gebühren
- Kosten für die Mitbenutzung von Infrastruktur
- Kosten für Grunderwerb sowie Grundstücks- und Aufschließungskosten
- Kosten für die Einräumung von Servituten oder Leitungsrechten
- Nicht bezahlte Rechnungs-Teilbeträge (z.B. Schadenersatzforderungen, Skonti, Rabatte)

- Kosten, die wiederkehrend entstehen und nicht nur einmalig anfallen
- Kosten für die Energiegewinnung (Photovoltaik-Anlagen, Elektrolyseanlagen)
- Investitionen in erforderliche Upgrades der übergeordneten Elektrizitätsversorgung, die im Einflussbereich des Netzbetreibers / Elektrizitätsanbieters liegen
- (Übliche) Planungs- und Durchführungskosten von Ausschreibungsverfahren für Verkehrsdienste
- Bau- und Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum, die nicht unmittelbar für den Betrieb emissionsfreier Busse erforderlich sind (Busspuren, Errichtung oder Umgestaltung von Stationen oder Haltestellen)
- Netzzutritts- und -zugangsgebühren
- Neu errichtete Zuleitungen außerhalb des Eigengrunds
- Reparatur- und Instandhaltungskosten
- Ladestationen, für die ein gesetzlicher oder behördlicher Auftrag zur Errichtung besteht.

## 9.3 Preise der jeweiligen Referenzfahrzeuge

Die folgende Tabelle stellt die Referenzwerte nach Fahrzeugkategorie auf Grundlage durchschnittlicher Marktpreise dar.

*Tabelle 12: Preise der jeweiligen Referenzfahrzeuge*

| EBIN-Klasse | Fahrzeugkategorie | Entsprechende Kategorie gem. Sonder-Richtlinie | Referenzpreise [€] |
|---|---|---|---|
| **1** | Midibus (bis 10m Länge) | Midibus | **€ 115.000,00** |
| **2** | Solobus, zweiachsig (bis 13,5m Länge) | Standardbus | **€ 230.000,00** |
| **3** | Solobus, mehrachsig (bis 15m Länge) | Standardbus | **€ 270.000,00** |
| **4** | Gelenkbus (bis 18,75m Länge) oder Doppelstockbus | Großes Fahrzeug | **€ 310.000,00** |
| **5** | Gelenkbus XL (über 18,75m Länge) oder Buszug (Solobus mit Personenanhänger) | Großes Fahrzeug | **€ 500.000,00** |

## 9.4 Quellen für Kraftstoffverbrauch und $CO_2$ je Liter Diesel:

Die $CO_2$-Emissionen ergeben sich rechnerisch aus dem Kraftstoffverbrauch und dem durchschnittlichen $CO_2$ Ausstoß je Liter Diesel. Bei den angeführten Kraftstoffverbräuchen handelt es sich um fahrzeugspezifische Durchschnittswerte. Der reale Kraftstoffverbrauch ergibt sich in Abhängigkeit mehrerer Variablen (z.B. Fahrzeugauslastung, Linientopographie, Fahrweise) und kann von den Durchschnittswerten abweichen.

Die Quellen für Kraftstoffverbrauch und $CO_2$ je Liter Dieselkraftstoff beruhen auf einer Expertenschätzung des Umweltbundesamts, 2021.

*Tabelle 13: Kraftstoffverbrauch und $CO_2$ je Liter Dieselkraftstoff*

| Kategorie | Fahrzeugkategorie | Entsprechende Kategorie gem. Sonder-RL | Verbrauch [l/km] | Gramm $CO_2$ je Liter Diesel [g/l] | $CO_2$-Emissionen [g/km] |
|---|---|---|---|---|---|
| **1** | Midibus (bis 10m Länge) | Midibus | 0,23 | 2 600 | 598 |
| **2** | Solobus, zweiachsig (bis 13,5m Länge) | Standardbus | 0,34 | 2 600 | 884 |
| **3** | Solobus, mehrachsig (bis 15m Länge) | Standardbus | 0,39 | 2 600 | 1 014 |
| **4** | Gelenkbus (bis 18,75m Länge) oder Doppelstockbus | Großes Fahrzeug | 0,47 | 2 600 | 1 222 |
| **5** | Gelenkbus (über 18,75m Länge) oder Buszug (Solobus mit Personenanhänger) | Großes Fahrzeug | 0,50 | 2 600 | 1 300 |

## 9.5 Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs

Mit dieser Ausschreibung Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN) wird zusätzlich folgendes Ziel verfolgt:

- Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs.

Die FFG berücksichtigt seit 2020 sukzessive in Förderformaten und Auswahlverfahren konkrete Fragen und Kriterien, die eine aktive Auseinandersetzung der Antragstellenden mit dem vielschichtigen Thema

Nachhaltigkeit fordert. Das Thema Nachhaltigkeit wurde auch in den Bewertungskriterien des vorliegenden Ausschreibungsleitfaden integriert. Die eingereichten Projekte werden danach bewertet, wie sie sich auf die Erreichung ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeitsziele auswirken und wie in der Planung und Umsetzung des Projektes das Thema Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.

Darüber hinaus ist für die Einreichungen eines EBIN Projektes das Sustainable Development Goal (SDG) 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ relevant. Weiterführende Informationen finden Sie auf der SDG-Seite der FFG.

*Abbildung 1: Meilensteine der Ausschreibung*

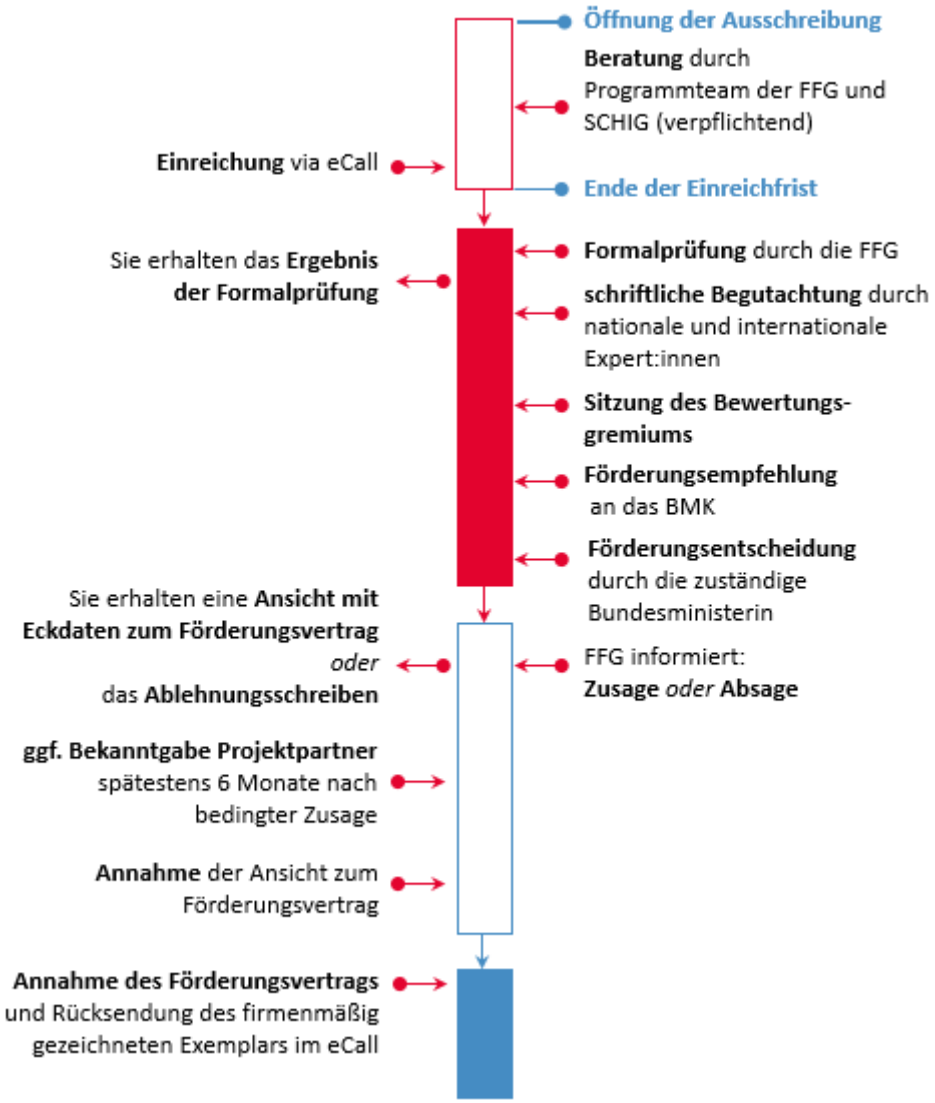
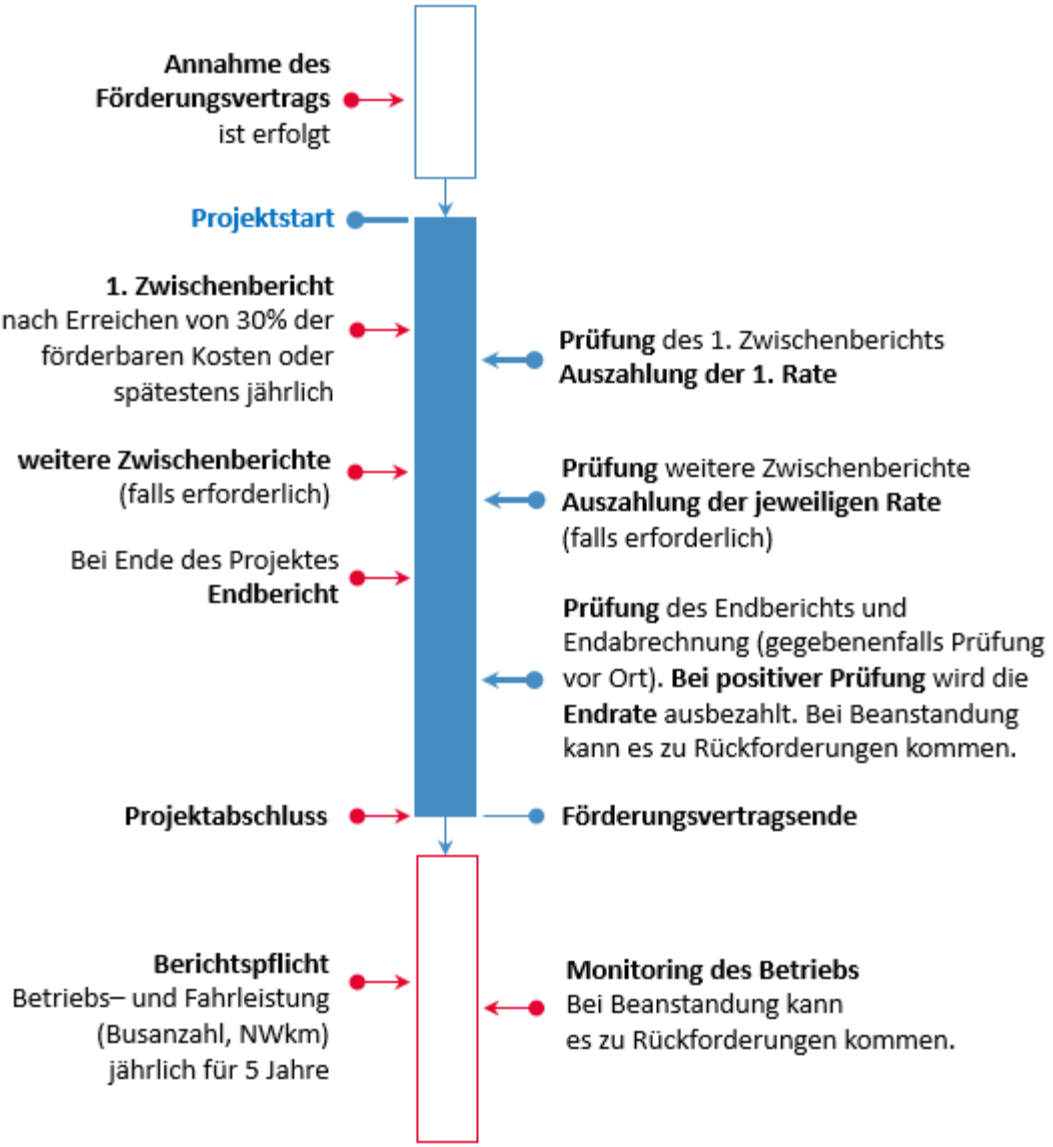


*Abbildung 2: Projektlaufzeit und Monitoring*




© FFG I Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft I www.ffg.at