



**FFG**  
Forschung wirkt.

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

4. AUSSCHREIBUNG  
EINREICHFRIST 14.02.2024  
WIEN, OKTOBER 2023

---

**MOBILITÄT 2023**  
**REGIONEN UND DIGITALISIERUNG**  
**AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>TABELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>3</b>
<b>1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....</b>	<b>4</b>
<b>2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....</b>	<b>5</b>
<b>3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen .....</b>	<b>8</b>
3.1.1 Regionale Mobilitätslabore .....	8
3.1.2 Kinder- und jugendgerechte Mobilitätsversorgungs- garantie in der Region.....	10
3.1.3 Interkommunale Kooperationsmodelle für regionale Mobilitätsversorgung.....	11
3.1.4 Horizontale und vertikale Kooperationsmodelle für klimaneutrale Gütermobilität in der Region.....	13
3.1.5 Mobilitätsnachfrage verstehen - neue Datengrundlagen schaffen	15
3.1.6 Hybride und automatisierte Flotten und Komponentenentwicklung .....	16
<b>3.2 Ausschreibungsinhalte für F&amp;E-Dienstleistungen .....</b>	<b>18</b>
3.2.1 Sozial ausgewogene Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur im ländlichen Raum mit Fokus auf Erhöhung des Pkw- Besetzungsgrad (Mitfahren).....	18
<b>4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE.....</b>	<b>21</b>
<b>5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN .....</b>	<b>22</b>
<b>6 WEITERE INFORMATIONEN .....</b>	<b>23</b>
<b>6.1 Service FFG Projektdatenbank.....</b>	<b>23</b>
<b>6.2 Service BMK Open4Innovation .....</b>	<b>23</b>
<b>6.3 Open Access Publikationen .....</b>	<b>23</b>
<b>6.4 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan .....</b>	<b>24</b>
6.4.1 Datenmanagementpläne.....	24
6.4.2 Data Stewards.....	25
6.4.3 Veröffentlichung von Daten .....	25
<b>6.5 Wirkungsmonitoring .....</b>	<b>25</b>
<b>6.6 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG.....</b>	<b>25</b>
<b>7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG .....</b>	<b>26</b>

## 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.....	20
Tabelle 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung .....	21
Tabelle 6: Formalprüfungsscheckliste für Förderungsansuchen.....	26
Tabelle 7: Formalprüfungsscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E- Dienstleistungen).....	26

# 1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Für die 4. Ausschreibung zum Thema Mobilität im Herbst 2023 stehen 13,1 Millionen EUR zur Verfügung.

Table 1: Übersicht über die verfügbaren Instrumente

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

Table 2: Budget - Fristen - Kontakt

Weitere Information	Nähere Angaben
<b>Budget gesamt</b>	13,1 Millionen €
<b>Einreichfrist</b>	14.02.2024, 12:00 Uhr
<b>Sprache</b>	Deutsch oder Englisch
<b>Ansprechpersonen für inhaltliche Fragen</b>	Verena Eder, T 057755-5036; E <a href="mailto:verena.eder@ffg.at">verena.eder@ffg.at</a> Inga Anton, T 057755-5095; E <a href="mailto:inga.anton@ffg.at">inga.anton@ffg.at</a>
<b>Ansprechpersonen für Kostenfragen</b>	Katharina Eder, T 057755-6087; E <a href="mailto:katharina.eder@ffg.at">katharina.eder@ffg.at</a> Robert Weiss, T 057755-6094; E <a href="mailto:robert.weiss@ffg.at">robert.weiss@ffg.at</a>
<b>Information im Web</b>	<a href="https://www.ffg.at/mobilitaet-call2023rd">https://www.ffg.at/mobilitaet-call2023rd</a>
<b>Zum Einreichportal</b>	<a href="https://ecall.ffg.at">https://ecall.ffg.at</a>

## 2 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

---

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

- Nachhaltige Mobilitätsversorgung in (ländlichen) Regionen entwickeln und testen: Die geförderten Projekte und Forschungsinfrastrukturen sollen entscheidende Impulse für die Transformation hin zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem und -angebot in Regionen setzen sowie Konzepte und Evidenzen für Replizierbarkeit schaffen.
  - Forschungsinfrastrukturen zur Stärkung des Innovationsökosystems für nachhaltige Mobilität in den Regionen schaffen,
  - Nachhaltige Mobilitätsversorgung in der Region zielgruppenspezifisch für Kinder- und Jugendliche entwickeln und testen,
  - Interkommunale, Betreiber- und unternehmensübergreifende Kooperationsmodelle für nachhaltige Mobilitätsversorgung (für Personen und Güter) in der Region entwickeln und testen.
- Neue Datengrundlagen für Mobilitätsnachfrage untersuchen und schaffen
- Automatisiertes Fahren: Vorbereitung auf automatisierte und hybride Verkehrs- und Flottenorganisation der Zukunft unter lokalen Gegebenheiten und Komponentenentwicklung zur Gewährleistung der funktionalen Sicherheit in nationalen Rahmenbedingungen

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 der Ziele** dieser Ausschreibung leisten und den **erwarteten Wirkungsbeitrag** im Antrag beschreiben.

Vier Missionsfelder bilden 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 konkretisiert und mit Zielbildern versehen.

Die **Ausschreibung zum Thema Mobilität im Frühjahr 2023** widmet sich den beiden **Missionsfeldern**

- **Regionen: ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden**  
und
- **Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben**

und soll damit zur Verwirklichung ihrer Zielbilder beitragen.

Im Fokus dieser Ausschreibung stehen die im österreichischen Raumentwicklungskonzept definierten Regionstypen **ländliche Räume mit geringer Bevölkerungsdichte**, **ländliche Tourismusregionen** sowie **Achsenräume**.

Dabei ist der regionale Fokus in den Projekten so zu wählen, dass die entwickelten Lösungen und Innovationen gut umgesetzt, verbreitet und auf andere Regionen übertragbar sind. Bei der Erarbeitung einer Problemstellung in der Region ist darauf zu achten, dass es sich um **keine einzelnen Stadtteile oder Ortschaften** handelt. Gleichzeitig gilt es, ein Gebiet zu bestimmen, welches klein/groß genug ist, die bestmögliche Umsetzung des Projektes sicherzustellen.

Es sind regionale Gegebenheiten zu berücksichtigen und lokale Herausforderungen aufzugreifen. Regionen unterscheiden sich wesentlich hinsichtlich ihrer Problemlagen, der bestehenden Lösungen für klimaneutrale Mobilität und der Akteurslandschaft. Diese sind im Kontext der Einreichung zu benennen. Relevante regionale Verwaltungsstrukturen auf verschiedensten Ebenen sind zu berücksichtigen und gegebenenfalls einzubinden.

### 3 AUSSCHREIBUNGSSCHWERPUNKTE

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

Für die ausgeschriebene F&E-Dienstleistung wird die gewünschte Leistung in Kap. 3.2 spezifiziert.

Tabelle 3: Überblick Schwerpunkte

Schwerpunkt	Instrumente	indikatives Budget
<b>3.1.1 Regionale Mobilitätslabore</b>	Innovationslabor	5 Mio. € (1 Mio. € pro Innovationslabor)
<b>3.1.2 Kinder- und jugendgerechte Mobilitätsversorgungsgarantie in der Region</b>	Kooperatives F&E-Projekt	4,8 Mio. €
<b>3.1.3 Interkommunale Kooperationsmodelle für regionale Mobilitätsversorgung</b>	Sondierung, Kooperatives F&E-Projekt	
<b>3.1.4 Horizontale und vertikale Kooperationsmodelle für klimaneutrale Gütermobilität in der Region</b>	Kooperatives F&E-Projekt	
<b>3.1.5 Mobilitätsnachfrage verstehen – neue Datengrundlagen schaffen</b>	Kooperatives F&E-Projekt	3,2 Mio. €
<b>3.1.6 Hybride und automatisierte Flotten und Komponentenentwicklung</b>	Kooperatives F&E-Projekt	
<b>3.2.1 Sozial ausgewogene Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur im ländlichen Raum mit Fokus auf Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrad (Mitfahren)</b>	F&E-Dienstleistung	100.000 €

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E Projekte** sowie **F&E-Dienstleistungen** verpflichtend. Sondierungsprojekte können dieser Anforderung optional nachkommen.

Der erste Datenmanagementplan ist nach erfolgter Förderungszusage **vor Auszahlung der Startrate zu erstellen und vorzulegen**. Der Datenmanagementplan soll an die Data

Stewards bei der AustriaTech ([data.stewards@austriatech.at](mailto:data.stewards@austriatech.at)) übermittelt werden, und wird von diesen auf der Mobilitätsdatenplattform (<https://mobilitydata.gv.at>) veröffentlicht, um Synergien mit anderen Projekten zu ermöglichen. Mit der **Endberichtslegung** ist der Datenmanagementplan **zu aktualisieren**. Beantragende Projekte sind verpflichtet, für die Erstellung eines Datenmanagementplans als Teil des Projektes entsprechende Ressourcen vorzusehen. Eine Vorlage wird auf der Webseite der Ausschreibung unverbindlich zum Download zur Verfügung gestellt.

## 3.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

### 3.1.1 Regionale Mobilitätslabore

#### Spezifische Herausforderung

Mobilitätslabore sind Reallabore (engl. living labs), die dazu beitragen sollen, Innovationen besser in die Praxis zu überführen. Sie tun dies, indem sie Akteur:innen aus der Praxis in die Entwicklung von neuen Lösungen miteinbinden und Lösungen in spezifische, reale Kontexte einbetten und erproben. Regionale Mobilitätslabore (RML) sollen dadurch die Mobilitätswende in den Regionen Österreichs als Bindeglied zwischen Forschung und lokal-regionalen Akteur:innen mitgestalten.

Mobilitätslabore bieten ihre Leistungen grundsätzlich allen interessierten Akteur:innen diskriminierungsfrei an. Zu diesem Zweck definieren Mobilitätslabore ein **Portfolio von Angeboten, inhaltlichen Schwerpunkten oder methodischen Kompetenzen** klar und transparent. Daraus folgt, dass **Mobilitätslabore selbst kein Forschungsprojekt** sind, sondern einen spezifischen Beitrag zu anderen Forschungsvorhaben leisten. Innovationsvorhaben können sowohl vom RML selber initiiert als auch von Dritten an das RML herangetragen werden.

Als Forschungsinfrastruktur treiben Mobilitätslabore auch die Integration von Innovationen - über einzelne Projekte hinweg - voran, indem sie dazu beitragen, Wissen zu bündeln und Kapazitäten aufzubauen. Sie liefern somit Ansätze zur gesamthafter Gestaltung der Mobilitätswende, sowohl in der **Personen- als auch in der Gütermobilität, forschen jedoch selber nicht**.

Regionale Mobilitätslabore haben klare Bezüge zu lokalen oder regionalen Problemlagen oder Entwicklungsperspektiven. Jedes geförderte Mobilitätslabor muss sich darauf basierend laborspezifische Ziele sowie thematische Schwerpunkte setzen und mit einem Maßnahmenplan schlüssig darstellen können, wie die gesetzten Ziele erreicht werden sollen. RML nutzen ein einheitliches Wirkungsmonitoring, das der Selbstevaluierung dient und auch ihren spezifischen Beitrag zum Innovationssystem sichtbar macht. Mobilitätslabore sollen auch über den Förderzeitraum bestehen und müssen daher darstellen, wie die zukünftige Finanzierung gesichert werden soll.

### **Inhaltliche Abgrenzung**

Regionen, hier verstanden als funktional zusammenhängende Gebiete, die jedenfalls größer sind als einzelne Stadtteile oder Ortschaften, unterscheiden sich wesentlich hinsichtlich ihrer Problemlagen, der bestehenden Lösungen für klimaneutrale Mobilität und ihrer Akteurslandschaft. Regionale Mobilitätslabore sollen insbesondere auf lokale Herausforderungen eingehen und regionale Spezifika berücksichtigen. Diese sind im Kontext der Einreichung zu benennen.

Relevante regionale Verwaltungs- und Betreiberstrukturen auf verschiedensten Ebenen sind zu berücksichtigen und gegebenenfalls einzubinden. Jedenfalls ist (etwa durch aussagekräftige Unterstützungserklärungen) sicherzustellen, dass etwaig notwendige Infrastrukturen für das Labor auch genutzt werden können.

Langfristiges Ziel ist, mit den regionalen Mobilitätslaboren Innovationen, die einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, auf den Weg zu bringen und passgenaue Lösungen für Regionen zu entwickeln. Der regionale Fokus der Labore ist so zu wählen, dass die durch das Labor unterstützten Lösungen und Innovationen gut erprobt, verbreitet und auf andere vergleichbare Regionen übertragbar sind.

Wichtige weitere Hinweise zum Aufbau eines RML sind [hier](#) zu finden.

### **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 Akteur:innen 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, Erfahrungsbau und Kapazitätsaufbau, Schnittstellenmanagement)
- **Unterstützen von Partizipationsprozessen** sowie 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 Akteur:innen 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 sollen sich im Rahmen der „**Kooperations- und Austauschplattform Mobilitätslabore Österreich**“ austauschen und zusammenarbeiten, um an einem gemeinsamen Lernprozess gemeinsam mit dem BMK, der FFG und der AustriaTech mitzuwirken. Vorgesehen sind jedenfalls drei Austauschtreffen pro Jahr. Entsprechende Ressourcen sind in der Projektplanung vorzusehen.

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

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

### **3.1.2 Kinder- und jugendgerechte Mobilitätsversorgungsgarantie in der Region**

#### **Spezifische Herausforderung**

Kinder und Jugendliche haben besondere Mobilitätsbedürfnisse und spezifische Anforderungen an das Mobilitätssystem. Eine selbstbestimmte Mobilität variiert je nach Alter und individuellen Fähigkeiten, scheitert allerdings vor allem am zur Verfügung stehenden Angebot bzw. dessen Ausgestaltung. Mobilitätsmuster werden allerdings wesentlich im Kindes- und Jugendalter geprägt. Altersgerechte Möglichkeiten zur sicheren und selbstständigen Mobilität sind einerseits ein wichtiger Schlüssel gegen den Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen, reduzieren die Abhängigkeit von Bring- und Holddiensten und erhöhen gleichzeitig die selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe junger Menschen. Um Nutzungshemmnisse abzubauen und nachhaltige Mobilitätsmuster auf den Weg zu bringen, ist es wichtig, dass nachhaltige Mobilitätsformen schon frühzeitig und altersgerecht positiv erlebt werden können.

Besonders in ländlichen Räumen fehlt es häufig an Angeboten, die den spezifischen Anforderungen von Kindern und Jugendlichen gerecht werden (z. B. zeitliche und räumliche Verfügbarkeit von ÖV-Angeboten, Qualität und Ausstattung von Haltestellen bzw. Mobility-Hubs, sichere und ausreichend breite Rad- und Fußwegeinfrastruktur, kinder- und jugendgerechte Bedarfsverkehre für die erste und letzte Meile (inkl. Radmitnahme, Barrierefreiheit, u. v. m.)). Kinder- und Jugendliche sind öfters auch in Gruppen unterwegs (z. B. Schulklassen, Freizeitgruppen etc.), wo der kleinräumige Mikro-ÖV keine ausreichende Kapazität aufweist. Darüber hinaus bestimmen Altersgrenzen die Nutzungsmöglichkeiten von neuen Mobilitätsformen wie bspw. Sharing Angeboten.

### **Inhaltliche Abgrenzung**

Es werden Projekte gefördert, die Lösungen für eine nachhaltige regionale Mobilitätsversorgung von Kindern und Jugendlichen entwickeln. Dazu zählen:

- Kinder- und jugendgerechte bedarfsorientierte (Mindest-)Angebote für die erste und letzte Meile (insbesondere an Wochenenden und Tagesrandzeiten)
- Zielgruppenspezifische Lösungen in den Bereichen Sharing und Mitfahren
- Lösungen, die zur Erhöhung der (subjektiven) Sicherheit der Kinder- und Jugendlichen bei verkehrlicher Infrastruktur beitragen
- die Entwicklung und Erprobung einer zielgruppenorientierten Haltestellen- und Bahnhofsausstattung bzw. -gestaltung,
- Modelle zur Wartezeitüberbrückung (z. B. an der Schnittstelle Schule und ÖV bzw. vice versa)
- Berücksichtigung von Arbeitsmobilität (der Erziehungsberechtigten, aber auch etwa von Lehrlingen und Praktikant:innen), sowie von Schul- und Freizeitmobilität
- Lösungen, die sich bei Planung und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen und öffentlichem Raum an den Bedürfnissen junger Menschen orientieren.

Je nach der lokalen Bedarfslage, dem Mangel an Möglichkeiten selbstständig mobil zu sein und um Lebensumbruchsphasen zu berücksichtigen, inkludiert das BMK Kinder- und Jugendliche bis 30 Jahre im Begriffsverständnis (vgl. Factsheet „[Altersgrenzen überdenken! der Gesundheit Österreich](#)“).

### **Erwartete Wirkung**

- Die in den Projekten entwickelten Lösungen sollen folgende Wirkungsbeiträge leisten: erhöhte Chancengleichheit für Kinder und Jugendliche in den Regionen
- Förderung nachhaltiger altersgerechter Mobilitätsmuster als Beitrag zu den Zielen des Mobilitätsmasterplans (Vermeiden, Verlagern, Verbessern)
- Förderung der sozialen Teilhabe und umfangreicher Freizeitgestaltung durch leichtere Teilnahme an sozialen Aktivitäten
- Förderung der Selbstständigkeit und Eigenverantwortung durch die Möglichkeit sich unabhängiger von Erwachsenen zu bewegen
- Entwicklung von Lebenskompetenzen und Fähigkeiten wie Orientierung, Zeitmanagement und sicheres Verhalten im Verkehr durch selbstständige Mobilität
- Gesundere Lebensweise durch die Förderung aktiver Mobilität

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

- Kooperatives F&E-Projekt

### **3.1.3 Interkommunale Kooperationsmodelle für regionale Mobilitätsversorgung**

#### **Spezifische Herausforderung**

Aufgrund der dispersen Siedlungsstrukturen und geringer Bevölkerungsdichte in ländlichen Regionen können Standardformen des öffentlichen Verkehrs die zeitlich und räumlich ausgedehnte Nachfrage nur eingeschränkt befriedigen. Eine

ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Mobilitätsversorgung ist oftmals nicht gegeben, und die Nutzung des MIV dominiert. Zudem fehlen in Regionen und Kommunen oftmals die Kapazitäten und Kompetenzen zur Entwicklung, Gestaltung und Betrieb eines bedarfsgerechten und integrierten Mobilitätsangebots, insbesondere unter Einbeziehung neuer, flexibler Mobilitätsformen wie bedarfsorientierte Verkehre, Mitfahrgelegenheiten, Sharing und Mikromobilität, die nur eingeschränkt vorhanden sind.

Interkommunale Kooperation ermöglicht das Bündeln von Ressourcen, um gemeinsame Lösungen für regionale Herausforderungen zu finden. Die Organisation des Mobilitätssystems ist in Österreich jedoch gekennzeichnet durch komplexe Governance-Strukturen über verschiedene politische und organisatorische Ebenen (vertikal wie horizontal).

### **Inhaltliche Abgrenzung**

Im Zentrum stehen interkommunale und agile Organisations- und Betreibermodelle, welche die Koordination und Integration bestehender sowie neuer öffentlicher und privat(wirtschaftlich)er Mobilitätsangebote ermöglichen. Gesucht werden daher insbesondere soziale, aber auch digitale Innovationen, die diese Kooperationen unterstützen und ermöglichen.

Im Rahmen einer integrierten und bedarfsorientierten Angebots- und Infrastrukturplanung steht die Nutzer:innenorientierung sowie Berücksichtigung lokaler Spezifika in den Regionen im Vordergrund. In diesem Kontext sind die Ergebnisse der Studie [FLADEMO](#) zu berücksichtigen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil dieser innovativen Modelle betrifft die Ausarbeitung von Finanzierungs- und Geschäftsmodellen, welche die Integration und (Weiter-)Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote in Regionen ermöglichen.

Darüber hinaus sollten übertragbare Maßnahmen zur Stärkung der Kompetenzen und Kapazitäten regionaler Akteure und Akteurinnen entwickelt werden, um die erfolgreiche Umsetzung dieser Modelle zu gewährleisten. Dazu zählt auch die Förderung digitaler Kompetenzen zur effektiven Nutzung von Technologien im Mobilitätssektor. Reines Mobilitätsmanagement für einzelne Kommunen oder Unternehmen oder die Entwicklung von Einzellösungen ist nicht Teil dieser Ausschreibung. Bei der Entwicklung der innovativen Kooperationsmodelle ist auf eine synergetische Ergänzung zur [Plattform Mobilitätszentralen Österreichs \(PMZÖ\)](#) zu achten.

Hingewiesen wird auf die Vorarbeiten der Leitprojekte [ULTIMOB](#) und [Domino](#), insbesondere die Lernplattform [maas-ready.at](#).

### Erwartete Wirkung

Neuartige interkommunale Kooperationsmodelle sollen folgende Wirkungen entfalten:

- Aufzeigen der Potenziale für bedarfsgerechtere Mobilitätsangebote insbesondere in ländlichen Regionen durch neue Kooperationsformen - zwischen Kommunen untereinander, zwischen Kommunen und Unternehmen sowie Mobilitätsanbietern
- Kapazitätsaufbau der regionalen Akteur:innen im Hinblick auf digitale, integrierte und innovative Lösungen im Mobilitätsbereich
- Förderung nachhaltiger Mobilitätsmuster in den Regionen als Beitrag zu den Zielen des Mobilitätsmasterplans (Vermeiden, Verlagern, Verbessern)
- Steigerung der regionalen Attraktivität und Lebensqualität durch besseren Zugang zu Bildung, Arbeit und Freizeitaktivitäten
- Stärkung der sozialen Integration und Teilhabe durch die Gewährleistung von Barrierefreiheit und Nutzer:innenorientierung in der Angebotsgestaltung

Die gesamte Umsetzung dieser innovativen Ansätze kann somit eine positive Wirkung auf die Regionen haben und dazu beitragen, deren Potenzial optimal auszuschöpfen.

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

- Kooperatives F&E-Projekt
- Sondierung

### **3.1.4 Horizontale und vertikale Kooperationsmodelle für klimaneutrale Gütermobilität in der Region**

#### Spezifische Herausforderung

Die Logistik in ländlichen Regionen steht vor einer Vielzahl von Herausforderungen. Regionale Versorgungsnetzwerke werden durch eine hohe Anzahl unterschiedlicher Akteure getragen, die kleine Transportmengen und geringe Auslastungsgrade, lange Wege und eine heterogene Abnahmestruktur bewältigen müssen. Logistikprozesse für Erzeugungs-, Verarbeitungs- und Transportbetriebe sind auf dem Land daher oft mit hohen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kosten verbunden. Zudem ziehen sich Nahversorgungseinrichtungen, insbesondere der Handel mit Produkten des täglichen Bedarfs, zunehmend aus kleineren Orten des ländlichen Raums zurück, was die Versorgungslage insbesondere für nicht-mobile und ältere Bevölkerungsgruppen verschlechtert. Weiters erweist sich der Zustellprozess zu den Endkund:innen, ebenso wie in der urbanen Gütermobilität, als Herausforderung. Hinzu kommen die im ländlichen Raum oft langen Distanzen zwischen Logistikzentren, Umschlagslager/Lager und Endkund:innen. Für den Aufbau neuer regionaler Produktionsketten und Wirtschaftskreisläufe, die durch die Kreislaufwirtschaft ermöglicht oder gestärkt werden, ist Kooperation erforderlich.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen und die Logistik in den Regionen effizienter und nachhaltiger zu gestalten, sind innovative Prozess-, Produkt- sowie Dienstleistungslösungen erforderlich. Dazu gehören Kooperationen auf horizontaler und vertikaler Ebene, wobei sich horizontale Kooperation in der Logistik auf die

Zusammenarbeit zwischen Akteuren, die auf derselben Logistikstufe oder im gleichen Bereich der Lieferkette tätig sind, bezieht, um z. B. Ressourcen, Infrastrukturen oder Expertise zu teilen. Vertikale Kooperationen basieren auf der Zusammenarbeit zwischen Akteuren auf verschiedenen Ebenen der Lieferkette (z. B. Hersteller, Zulieferer, Einzelhändler etc., also vom Rohstofflieferanten bis zu den Endkund:innen).

Die Umsetzung der angestrebten kollaborativen Geschäftsmodelle erfordert jedoch eine hohe Kooperations- bzw. Kollaborationsbereitschaft der beteiligten Akteure, welche unter anderem durch intensiven Wettbewerb, fehlendes Vertrauen, Interessenskonflikte, mangelnde Standardisierungen und heterogene Prozessabläufe erschwert werden.

### **Inhaltliche Abgrenzung**

In dieser Ausschreibung werden Projekte gefördert, die innovative horizontale und/oder vertikale Kooperations- und Geschäftsmodelle für eine nachhaltige Gütermobilität entwickeln und dadurch zur Erreichung der Klimaneutralität beitragen. Die Kooperation soll dabei unternehmens- und organisationsübergreifend innerhalb einer Stufe der Lieferkette oder entlang der Lieferkette passieren und auf gemeinschaftlicher Nutzung oder Bündelung verschiedener Ressourcen basieren. Es soll insbesondere auf die spezifischen Herausforderungen in den Regionen eingegangen werden und regionale Akteure und Bedarfsträger eingebunden werden.

Dabei sind insbesondere auch Aspekte der Kreislaufwirtschaft (vgl. [Kreislaufwirtschaftsstrategie des Bundes](#)) zu berücksichtigen, etwa in der überbetrieblichen Ver- und Entsorgung sowie Rücknahme in zirkulären Lieferketten (insbesondere zwischen Lieferanten von Sekundärprodukten und –rohstoffen sowie Abnehmern und Reparaturdienstleistern). Auch interkommunales und überbetriebliches Logistikflächenmanagement spielt hier eine Rolle, wobei keine reinen geteilten Micro-Hub Lösungen gefördert werden.

Auf Vorarbeiten des Leitprojekts [PhysICAL](#) sowie [weitere geförderte Projekte](#) zum Thema kooperative Logistik wird hingewiesen.

### **Erwartete Wirkung**

Die geförderten Projekte sollen dazu beitragen, Barrieren in der kooperativen Logistik zu überwinden und die Kooperationsbereitschaft unter regional aktiven Logistikakteuren zu stärken und zu demonstrieren.

Durch die gemeinsame Nutzung von Ressourcen und Fähigkeiten sollen nachhaltigere Transport- und Lieferketten in Bezug auf niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen und geringeren Ressourcenverbrauch ermöglicht werden. Geförderte Projekte sollen damit auch Potenziale zur Verkehrsvermeidung im Güterverkehr in den Regionen aufzeigen.

Die entwickelten kooperativen Geschäftsmodelle sollen damit zu einer gesteigerten Effizienz in der Gütermobilität, Kosteneinsparungen, einer verbesserten Versorgung in abgelegenen Gebieten und einer nachhaltigeren Nutzung von Ressourcen führen.

Diese Wirkungen werden dazu beitragen, die Lebensqualität in ländlichen Regionen zu erhöhen und gleichzeitig wirtschaftliche Chancen für Unternehmen zu schaffen.

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

- Kooperatives F&E-Projekt

### **3.1.5 Mobilitätsnachfrage verstehen - neue Datengrundlagen schaffen**

#### **Spezifische Herausforderung**

Die Rolle des Menschen ist entscheidend auf dem Weg zu einem klima- und umweltfreundlichen Mobilitätssystem, wird aber im Gegensatz zu vielen Infrastruktur- und Technikkomponenten in Simulationen häufig nur unzureichend betrachtet bzw. abgebildet. Die zunehmende Digitalisierung und damit einhergehende steigende Verfügbarkeit von Daten eröffnen Möglichkeiten, zu einem besseren, umfassenden Verständnis der Verkehrsnachfrage beizutragen. In Österreich ist dieses Potenzial noch nicht voll ausgeschöpft und in vielen Modellen wird auf klassische Datenquellen zurückgegriffen, die nicht immer ein ganzheitliches Bild liefern. Um nutzer:innenorientierte Mobilitätsangebote zu schaffen, welche die Verkehrsteilnehmenden zu einem möglichst klimagerechten Verhalten bewegen, ist ein ganzheitlicher Überblick über die Mobilitätsnachfrage und –bedarfe notwendig.

#### **Inhaltliche Abgrenzung**

In diesem Ausschreibungsschwerpunkt werden Projekte gesucht, die zu einem besseren, ganzheitlichen Verständnis der Mobilitätsnachfrage (für spezifische Anwendungsfälle oder Regionen) für die öffentliche Hand durch das Erforschen alternativer, bisher nicht oder kaum im Mobilitätsbereich berücksichtigter Datenquellen sowie durch die Entwicklung neuer Analysemethoden beitragen. Dabei sind insbesondere Genderaspekte und Aspekte, welche die Barrierefreiheit betreffen, zu betrachten. Hauptaugenmerk ist auf die Potenziale neuer, verschränkter Datenquellen außerhalb des eigentlichen Verkehrsgeschehens, abseits klassischer Datenquellen (Österreich Unterwegs, Verkehrserhebungen, Zählstellendaten, Mobilfunkdaten, ...) und abseits des hochrangigen Straßennetzes zu legen. Dafür soll, auch um die Replizierbarkeit zu gewährleisten, bevorzugt auf bereits bestehende Datenquellen zurückgegriffen werden, die jedoch für diesen Einsatzzweck sind noch nicht angewendet wurden.

Die Installation zusätzlicher Infrastruktur oder Sensoren oder auch Befragungen zur Datenerhebung steht nicht im Fokus dieser Ausschreibung. Die entwickelten Lösungen sollen das Verständnis der Mobilitätsnachfrage in möglichst großen Gebieten (Regionen, Use Cases) kostengünstig und ressourcenschonend ermöglichen und einfach übertragbar sein.

Ein wesentlicher Punkt ist, dass die gewonnenen Erkenntnisse in Planungs- und Betriebssysteme integriert werden und für Angebotsplanung und Steuerung verwendet werden können. Dafür sind die relevanten Bedarfsträger in die Projekte einzubinden.

### Erwartete Wirkung

Die zu entwickelnden Lösungen und Ansätze müssen geeignet sein, zum tieferen Verständnis der Verkehrsnachfrage beizutragen und die Bereitstellung von attraktiven Mobilitätsangeboten für Nutzer:innen zu ermöglichen. Durch das Einbeziehen von relevanten Umsetzungsakteuren wie z. B. Mobilitätsanbietern soll in einem weiteren Schritt mit Hilfe der vorliegenden Lösungen ermöglicht werden, die Nachfrage in Richtung mehr Umweltfreundlichkeit zu beeinflussen (z. B. mehr ÖV, Elektromobilitätsdienste), und neue Möglichkeiten in der Verkehrssteuerung erschlossen werden.

Durch das Einbeziehen von Organisationen mit Expertise im Datenbereich soll zudem ein Wissenstransfer stattfinden und Kompetenzen bei den Akteur:innen im Mobilitätsbereich aufgebaut werden und umgekehrt ein Bewusstsein für das Mobilitätssystem geschaffen werden.

Vgl. auch [AP DTM](#) Maßnahme 7: Daten nutzen, um Evidenz zu schaffen

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

- Kooperatives F&E-Projekt

## 3.1.6 Hybride und automatisierte Flotten und Komponentenentwicklung

### Spezifische Herausforderung

Automatisierte Mobilitätsangebote und-services haben das Potenzial, die Effizienz des Verkehrssystems deutlich zu steigern, sowohl im Hinblick auf Klima und Umwelt, Sicherheit, Leistbarkeit und Zugänglichkeit, als auch ökonomische Aspekte betreffend. Die Skalierung und die künftig angestrebte flächendeckende Verfügbarkeit entsprechender Angebote sind eine der zentralen europäischen Herausforderungen und leisten einen Beitrag zu Erhaltung oder Steigerung der Standort- und Lebensqualität in unterschiedlichen Regionen. Für Akteure im österreichischen Mobilitätssystem geht es darum, neue Stärkefelder und Kompetenzen aufzubauen, um auf einem sich verändernden internationalen Markt erfolgreich zu sein, und gleichermaßen die Schlüsselkompetenzen für den Betrieb von entsprechenden Services bei Betreibern, Industrie und Dienstleistern aufzubauen. Das soll auch dazu befähigen, sich erfolgreich an künftigen europäischen Demonstrationsprojekten in ganz Europa zu beteiligen (siehe [CCAM SRIA](#)), um so entsprechende Marktchancen zu sichern und gleichzeitig die Interoperabilität von Angeboten zu gewährleisten. Automatisierte Fahrzeuge und Angebotsformen (SAE Level 4) müssen sicher und effizient in existierende Mobilitätsangebote integriert werden. Ein entsprechender Flottenbetrieb soll dabei den spezifischen lokalen Anforderungen gerecht werden und insbesondere die individuelle Nachfragesituation und lokale Infrastruktur berücksichtigen, wie etwa die Definition von Betriebsgebieten, die Integration in die existierende Betreiberinfrastruktur, Buchungs- & Planungstools, funktionale Sicherheit des Gesamtsystems, Anfrage- & Nachfragemanagement sowie E-Ladeinfrastruktur. Die Entwicklungen sollen im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen des [MMP 2030](#) stehen.

### **Inhaltliche Abgrenzung**

Ziel dieses Ausschreibungsschwerpunktes ist die Entwicklung und Erprobung von nachhaltigen Einsatzszenarien für automatisierte Fahrzeuge im Flottenbetrieb (Hybridflotten-Betrieb von einem oder mehreren automatisierten Fahrzeugen in einer Flotte mit nicht automatisierten Fahrzeugen). Dafür sollen die notwendigen technologischen und organisatorischen Bausteine und Komponenten im Sinne einer skalierbaren und effektiven Gesamtlösung (physische und digitale Infrastruktur, Datenmanagement, Barrierefreiheit und Inklusion, Nutzer:innen-Services, Fahrzeug-Monitoring und Interaktion, Sensorik und Aktorik, ...) entsprechend integriert und validiert werden. Es soll sowohl die funktionale Sicherheit entsprechend weiterentwickelt werden (beispielsweise Mensch-Fahrzeug-Interaktion, Safety- und Security-Aspekte für verschiedene Nutzer:innengruppen) sowie Lösungen, die Skalierbarkeit, Transferierbarkeit und sichere und effiziente Integration von automatisierten Angebotsformen sicherstellen (z. B.: Planungs- und Bewertungsgrundlagen für potenzielle Betriebsgebiete, Nutzer:innenbedürfnisse, Erschließungsqualität, Sicherheit,...). Die Projekte können sowohl Flotten zum Transport von Personen als auch von Gütern zum Thema haben. Relevante Stakeholder für die Skalierung und Überleitung in einen Regelbetrieb sind aktiv in die Projekte miteinzubeziehen.

### **Erwartete Wirkung**

Das Potenzial, das automatisierte Mobilitätsangebote zur Reduktion der negativen Klima- und Umweltwirkungen durch den Verkehr in Österreich darstellen, soll gehoben werden. Die österreichische Kompetenz im Bereich automatisierte Mobilitätsangebote soll dafür weiter gestärkt und Schlüsselkompetenzen speziell im Kontext des Flottenbetriebs entwickelt und etabliert werden. Damit werden sowohl die Nachhaltigkeit und Effektivität von entsprechenden Services gesichert und auch eine stärkere Positionierung im internationalen Wertschöpfungsnetzwerk ermöglicht. Die Ausschreibung trägt damit dazu bei, neue und notwendige Komponenten zu entwickeln und verbessert auch die Position heimischer Akteure betreffend die Mitwirkung an Europäischen Initiativen. Die Projekte sollen dazu beitragen, die Effizienz und Effektivität neuer automatisierter Mobilitätsangebote nachzuweisen, entsprechende Einsatzgebiete und –szenarien zu bewerten und Geschäftsmodelle zu entwickeln bzw. zu untersuchen.

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

- Kooperatives F&E-Projekt

## 3.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistungen

### 3.2.1 Sozial ausgewogene Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur im ländlichen Raum mit Fokus auf Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrad (Mitfahren)

#### Spezifische Herausforderung

Mitfahren (auch als Fahrgemeinschaften und Pooling bezeichnet) ist eine kostengünstige und umweltfreundliche Mobilitätslösung, die den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen kann. Je höher der Besetzungsgrad eines Fahrzeuges, desto geringer ist der spezifische Verbrauch an Kraftstoff pro Person und gefahrenem Kilometer. Tendenziell ist der Pkw-Besetzungsgrad in peripheren Bezirken etwas geringer als in Städten. An Werktagen ist der Besetzungsgrad geringer als an Wochenenden. Im ländlichen Raum besteht vielerorts eine hohe Autoabhängigkeit mit Auswirkungen auf all jene, die kein Auto zur Verfügung haben oder aufgrund von Alter bzw. physischen oder psychischen Fähigkeiten nicht Autofahren können. Mitfahrgelegenheiten erfordern ähnliche Quell- und Zielorte, zeitlich passende und verlässliche Angebote sowie eine Vernetzung von Fahrenden und Mitfahrenden.

#### Inhaltliche Abgrenzung

Mit dieser F&E-Dienstleistung soll folgenden Fragestellungen nachgegangen werden:

- Ausgehend von einer hohen Motorisierungsquote außerhalb des urbanen Raumes: welche Personengruppen bringen die höchste Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften mit und für welche Wegezwecke werden diese gebildet?
- Welche Anreize (Vergütungen, sonstige Anerkennungen und positive Narrative) sind notwendig, dass Mitfahren als eigens wahrgenommener und genutzter Verkehrsmodus langfristig etabliert werden kann?
- Wie können Mitfahrinitiativen zur Mobilisierung von mobilitätseingeschränkten Personengruppen beitragen?
- Welche Funktionalitäten und Mechanismen muss eine Mitfahrplattform bieten, damit das subjektive Sicherheitsbedürfnis (Datenschutz, Jugendschutz, Persönlichkeitsrechte, aktuelle Führerscheinüberprüfung, etc.) von Fahrenden und Mitfahrenden erfüllt wird?
- Wie können besondere Bedürfnisse von Personengruppen in Mitfahrplattformen (z. B. Unterstützung beim Ein- und Aussteigen) berücksichtigt werden?
- Welchen Einfluss haben weitere infrastrukturelle Rahmengestaltungen (z. B. Haltebuchten, Fahrstreifen für mehrfachbesetzte Kraftfahrzeuge) auf die Mitfahrkultur? Welche betriebliche Initiativen und Konzepte haben Einfluss auf die Mitfahrkultur?

### **Erwartete Wirkung**

Im Rahmen des Forschungsvorhabens sollen Konzepte und Ansätze zur Erhöhung des Pkw Besetzungsgrades außerhalb des urbanen Raumes entwickelt werden. Damit soll das Potential von Fahrgemeinschaften genutzt und einen Beitrag zu klimaschonenden Verhaltensänderungen geleistet werden. Spezieller Fokus soll auf Anreizmechanismen, zielgruppenspezifische Ansätze und die sozial integrative Wirkung von Mitfahren gesetzt werden. Die Lösungsansätze sollen aufzeigen, wie ein weitreichender Kulturwandel beim Mitfahren angestoßen werden kann und das Mobilitätsverhalten damit geändert wird.

### **Rahmenbedingungen**

Das Forschungsvorhaben soll auf den Ergebnissen des Projektes DOMINO aufbauen und eine vertiefende Analyse von Einflussfaktoren auf das Nutzungsverhalten beim Mitfahren vornehmen.

Das Projektvorhaben soll Bezug auf die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 und den damit verbundenen Fachstrategien des BMK nehmen. Zur Nutzung von Synergien des Projektvorhabens mit aktuellen strategischen und regulatorischen Entwicklungen von Mitfahren wird ein Austausch mit den entsprechenden Fachabteilungen des BMK sowie der AustriaTech vorgeschlagen.

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

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

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

Weitere Anforderung	Vorgaben
<b>Formal- und Vertragsfragen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anfragen (siehe dazu im Detail Pkt. 3.2 F&amp;E-Leitfaden) sind ausschließlich <b>schriftlich</b> per E-Mail an <a href="mailto:inga.anton@ffg.at">inga.anton@ffg.at</a> in deutscher Sprache <b>bis 17.01.2024</b> zu stellen. Die Antworten werden binnen einer Woche auf der Ausschreibungsw Webseite zur Verfügung gestellt.</li> </ul>
<b>Notwendige Unterlagen zum Nachweis der Befugnis sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (als Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auszug aus dem Gewerbe register oder beglaubigte Abschrift des Berufs registers (Handelsregister) des Her kunftslandes des:der Bietenden oder die dort vorgesehene Bescheinigung oder - falls im Her kunftsland 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 Gewerbe berechtigung grundsätzlich in seinem:ihrer Angebot zu führen. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Befugnis von allfälligen Subunternehmern gesondert zu prüfen.</li> <li>– Aktueller Firmenbuchauszug (max. 6 Monate alt)</li> <li>– 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.</li> </ul>

## 4 AUSSCHREIBUNGSDOKUMENTE

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

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

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

### Gegebenenfalls Anlagen zum elektronischen Antrag

Table 5: Ausschreibungsdokumente - Förderung

Förderungsinstrument bzw. sonstige Information	Verfügbare Ausschreibungsdokumente
<b>Kooperative F&amp;E-Projekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Instrumentenleitfaden</a></li> <li>– <a href="#">Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status</a></li> </ul>
<b>Sondierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Instrumentenleitfaden</a></li> <li>– <a href="#">Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status</a></li> </ul>
<b>Innovationslabor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Instrumentenleitfaden</a></li> </ul>
<b>F&amp;E-Dienstleistung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Instrumentenleitfaden</a></li> <li>– <a href="#">Mustervertrag für F&amp;E-Dienstleistungen</a></li> </ul>
<b>Allgemeine Regelungen zu Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Kostenleitfaden</a> (Kostenanerkennung in FFG-Projekten)</li> </ul>

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

## 5 FÖRDERUNGS-/FINANZIERUNGSENTSCHEIDUNG UND RECHTSGRUNDLAGEN

---

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

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

Mit der FTI-Strategie Mobilität hat sich das BMK das Ziel gesetzt, das Potenzial der Digitalisierung für ein klimaneutrales Mobilitätssystem heben zu wollen. Dazu wurde die Mission „Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben“ unter anderem mit der Zielsetzung, Daten des Mobilitätssystems nutzbar zu machen und in-Wert-zu-setzen, definiert. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist es daher, einen Überblick darüber zu haben, mit welchen Daten(kategorien) in F&E-Vorhaben gearbeitet wird, die zu oben genannten Zielsetzungen einen Beitrag leisten.

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

Die Erstellung eines Datenmanagementplans ist für **alle kooperativen F&E-Projekte** sowie die **F&E-Dienstleistungen** verpflichtend. Sondierungsprojekte können dieser Anforderung optional nachkommen.

### 6.4.1 Datenmanagementpläne

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

#### 6.4.2 Data Stewards

Data Stewards unterstützen beim Aufsetzen sowie der Umsetzung von Datenmanagement-Plänen und bilden eine Schnittstelle zwischen Datenbereiter:in, Fördergeberin und zukünftigen Datennutzer:innen. Sie beraten bei der Erstellung und Aktualisierung der Datenmanagementpläne. Die Rolle der Data Stewards wird von der AustriaTech wahrgenommen, die auch eine Evaluierung der Datenmanagementpläne durchführt. Die Kontaktaufnahme mit den Data Stewards ist unter folgender E-Mail-Adresse möglich: [data.stewards@austriatech.at](mailto:data.stewards@austriatech.at)

#### 6.4.3 Veröffentlichung von Daten

Darüber hinaus können die in den Datenmanagementplänen zur Veröffentlichung vorgesehenen Daten selbst auch veröffentlicht werden. Werden Daten veröffentlicht, sollen die Grundsätze „auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwertbar“ berücksichtigt werden. Für eine optimale Auffindbarkeit empfiehlt es sich, die Daten in etablierten und international anerkannten Repositorien zu speichern (siehe re3data, openDOAR oder dem Nationalen Zugangspunkt für Daten gemäß EU IVS-Richtlinie ([www.mobiltaetsdaten.gv.at](http://www.mobiltaetsdaten.gv.at))).

### 6.5 Wirkungsmonitoring

Geförderten Projekten wird zu Beginn der Projektlaufzeit ein Template zur Verfügung gestellt, mit dem standardisiert erwartete Wirkungen erfasst werden müssen. Dieses Formular ist später im Rahmen der Berichtslegung zu aktualisieren. Die daraus gewonnenen Informationen werden für das Wirkungsmonitoring des BMK verwendet.

### 6.6 Weitere Förderungsmöglichkeiten der FFG

Sie interessieren sich für andere Förderungsmöglichkeiten der FFG?

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

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

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

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

## 7 ANHANG: CHECKLISTE FÜR DIE ANTRAGSEINREICHUNG

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

**Sind die Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar 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

<b>Kriterium</b>	<b>Prüfinhalt</b>	<b>Mangel behebbar</b>	<b>Konsequenz</b>
Die Projektbeschreibung ist ausreichend befüllt vorhanden und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die Online-Projektbeschreibung ist vollständig auszufüllen.  Sprache: Deutsch oder Englisch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor. [behebbar]	Zum Beispiel: Interessensbekundungen, Absichtserklärungen <i>(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)</i>	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Die Projektbeteiligten sind teilnahmeberechtigt.	<i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Mindestanforderungen an das Konsortium	<i>(Angaben lt. Instrumentenleitfaden)</i>	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

Tabelle 7: Formalprüfungscheckliste für Finanzierungsansuchen (F&E-Dienstleistungen)

<b>Kriterium</b>	<b>Prüfinhalt</b>	<b>Mangel behebbar</b>	<b>Konsequenz</b>
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