

FFG
Forschung wirkt.

8. AUSSCHREIBUNG 2025
3. SEPTEMBER 2025
EINREICHFRIST: 22. OKTOBER 2025, 12:00 UHR

**EMISSIONSFREIE BUSSE UND
INFRASTRUKTUR – EBIN
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

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?.....	13
4.4	Was sind die Anforderungen an ein Konsortium?	14
4.5	Welche Pflichten hat die Konsortialführung?.....	14
4.6	Wie hoch ist die Förderung?.....	15
4.7	Welche Kosten sind förderbar?	15
4.8	Nach welchen Kriterien werden Förderungsansuchen beurteilt?	19
4.9	Gesamtbewertung	22
4.10	Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?	23
4.11	Müssen weitere Projekte angegeben werden?	23
4.12	Mehrfachförderungen	23
5	DIE EINREICHUNG	24
5.1	Wie verläuft die Einreichung?	24
5.2	Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?	25
6	DIE BEWERTUNG UND die ENTSCHEIDUNG	26
6.1	Was ist die Formalprüfung?	26
6.2	Wie läuft die Bewertung ab?.....	28
6.3	Wer trifft die Förderungsentscheidung?.....	28
7	DER ABLAUF DER FÖRDERUNG	29
7.1	Wie entsteht der Förderungsvertrag?	29
7.2	Wie werden Auflagen berücksichtigt?.....	29
7.3	Beschaffungen im Rahmen des Projekts.....	29
7.4	Wie werden Förderungsrate n ausgezahlt?	30
7.5	Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?	30
7.6	Rückforderungsgründe	32
7.7	Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?.....	32
7.8	Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?	32
7.9	Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?	33
7.10	Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?	33
7.11	Monitoring Bericht.....	34

7.12	Öffentlichkeitsarbeit	34
8	RECHTSGRUNDLAGEN	35
8.1	Nationale Rechtsgrundlagen	35
8.2	EU-rechtliche Rechtsgrundlagen	35
9	ANHANG.....	36
9.1	Do No Significant Harm (DNSH)	36
9.2	Spezifische förderbare Kosten	38
9.3	Preise der jeweiligen Referenzfahrzeuge.....	40
9.4	Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO ₂ je Liter Diesel:.....	41
9.5	Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung / Zukunft Österreichs	41

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht.....	6
Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG, SCHIG und BBG	7
Tabelle 3: Linienverkehr: Abgrenzung Gemeinwirtschaftlicher Verkehr zu eigenwirtschaftlichem Verkehr	12
Tabelle 4: Förderungsquoten.....	15
Tabelle 5: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens	19
Tabelle 6: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerbende	20
Tabelle 7: Bewertungskriterium – Nutzung und Verwertung.....	20
Tabelle 8: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung	21
Tabelle 9: Beurteilungsschema	22
Tabelle 10: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente.....	23
Tabelle 11: Formalprüfungscheckliste.....	27
Tabelle 12: Überblick DNSH Programm EBIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH-Kriterien für die relevanten Aktivitäten	37
Tabelle 13: Kraftstoffverbrauch und CO ₂ je Liter Dieselmotorkraftstoff.....	41

1 VORWORT

Die Bundesregierung hat sich ein klares Ziel gesetzt: Klimaneutralität bis zum Jahr 2040. Mit **eMove Austria**, der neuen Dachmarke des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) werden Förderungen, Kommunikationsschwerpunkte und Rahmenbedingungen gebündelt. In **eBus** - einer der Säulen der Dachmarke eMove Austria – wird mit dem Förderprogramm „**EBIN - Emissionsfreie Busse und Infrastruktur**“ mittel- und langfristig ein sicherer Rahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor in Österreich geschaffen. Dieser Leitfaden unterstützt Sie bei der Einreichung für Projekte zur Anschaffung emissionsfreier Busse und der zugehörigen Lade- oder Betankungsinfrastruktur. 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.

Dem Förderprogramm „EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ stehen FFG seitig noch das 2023 gestartete Förderprogramm „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ und „LADIN - Ladeinfrastruktur“ zur Seite. Ergänzende Förderangebote des Klima- und Energiefonds (KLIEN) stehen weiterhin auf der Website der [Umweltförderung](#) 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/8-Ausschreibung
Förderungsquote	<ul style="list-style-type: none">– Busse: 60% der Mehrkosten der Investitionen für die Anschaffung emissionsfreier Busse (Neufahrzeuge, Tageszulassungen) im öffentlichen Personenverkehr– Infrastruktur: 60% der Netto-Anschaffungskosten für Lade-, Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur
Maximale Projektdauer	Max. 48 Monate
Förderungswerbende	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 auf emissionsfreie Busse der Klasse M3 und Ladeinfrastruktur in direktem Zusammenhang stehen.
Budget gesamt	80 Mio. Euro
Geldgeber	<ul style="list-style-type: none">– Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)
Einreichfrist	22.10.2025 – 12:00 Uhr
Verpflichtendes Beratungsgespräch	Terminvereinbarungen sind in schriftlicher Form an ebin@ffg.at zu richten. Das verpflichtende Beratungsgespräch wird bis 15.10.2025 empfohlen.
Sprache	Deutsch

Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG, SCHIG und BBG

Name	Kontaktdaten
Mag. (FH) Nicole Lugscheider Programmleitung	Telefon: 057755-5033 E-Mail: nicole.lugscheider@ffg.at
DI Alexandra Kuhn EBIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5039 E-Mail: alexandra.kuhn@ffg.at
Benedikt Endres MSc EBIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5038 E-Mail: benedikt.endres@ffg.at
Mag. Rudolf Sebastnik (SCHIG)	Telefon: 01 8127343-4300 E-Mail: r.sebastnik@schig.com
Isabella Liebert (BBG)	Telefon: 01 245 70-280 E-Mail: isabella.liebert@bbg.gv.at
Albert Schieg (BBG)	Telefon: 01 24570-369 E-Mail: albert.schieg@bbg.gv.at

Die Abwicklung der Förderung ist Aufgabe der FFG.

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

Aufgaben der SCHIG im Rahmen von EBIN:

- Unterstützung bei der Beratung der Förderungswerbenden
- Unterstützung im Jurierungsprozess.

Die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) ist der Partner in Beschaffungsfragen für den Bund, die Bundesländer, Städte und Gemeinden, ausgegliederte Unternehmen sowie Einrichtungen im Bildungs- und Gesundheitsbereich.

Einreichung

Projektanträge sind bei der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) bis **spätestens 22.10.2025, 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: 22. Oktober 2025, 12:00 Uhr
 Formalprüfung: Oktober 2025
 Evaluierung: November 2025
 Förderentscheidung: ab Dezember 2025

3 AUSSCHREIBUNGSZIELE

Ziel des Förderprogramms „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ (EBIN) ist es, den **Anteil emissionsfreier Busse im öffentlichen Personenverkehr weiterhin drastisch zu steigern**.

Durch eine Umstellung von derzeit fossil betriebenen Bussen auf emissionsfreie Antriebe, also Elektrobusse, Oberleitungsbusse oder Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und gleichzeitigem Einsatz von erneuerbarer Energie können die Emissionen drastisch gesenkt und die für die Klimaneutralität 2040 gesetzten Ziel erreicht 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 notwendige effiziente und integrierte Energiesystem einfügen. 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 den technischen Leitlinien der Kommission beschrieben sind. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Fördernehmenden, 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 Fahrzeuge ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben werden müssen. Für Wasserstoff-Projekte wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der EU Richtlinie zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Richtlinie (EU) 2018/2001 - RED) strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten, die mit der Novelle der Kraftstoffverordnung 2012 BGBl. II Nr. 452/2022 (KVO) in nationales Recht übernommen wurden. In der RED sind grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable fuels of non biological origin – RFNBOs), zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die RED Ziele - und somit auf die nationalen Ziele für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen - 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 gilt, werden in zwei Delegierten Rechtsakten der EU Kommission konkretisiert (siehe Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 der Kommission und Delegierte Verordnung (EU) 2023/1185 der Kommission).

Inzwischen bieten so genannte freiwillige Zertifizierungssysteme, die von der europäischen Kommission anerkannt wurde, die Zertifizierung der Einhaltung der für die Anrechenbarkeit auf die RED Ziele notwendigen Kriterien für RFNBOs an. Alle entsprechenden von der europäischen Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme für Biokraftstoffe und RFNBOs finden sich hier: Voluntary schemes

In diesen Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich insbesondere mit der Zertifizierung für RFNBOs auseinander, mit der die Vorgaben der RED Richtlinie und der österreichischen Kraftstoffverordnung abgedeckt werden, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die RED Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd! Seien Sie sich bewusst, dass Sie als Inverkehrbringer von Wasserstoff als Kraftstoff unter die Regelungen der Kraftstoffverordnung (KVO) fallen und eine Anrechenbarkeit von RFNBOs auf die Ziele der KVO nur mit gültiger Zertifizierung durch ein freiwilliges Zertifizierungssystem möglich ist.
- Planen Sie ihr Projekt so, dass es RED-kompatibel ist. Die geförderten Wasserstofftankstellen dürfen ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff gemäß (EU) 2018/2001 bereitstellen, der die Kriterien für die Anrechenbarkeit von RFNBOs erfüllt.

Entsprechend der geltenden rechtlichen Vorgaben gem. KVO sind Inverkehrbringer von Wasserstoff meldepflichtig – sie müssen sich also gemäß § 14 Abs. 6 KVO bei der Umweltbundesamt GmbH registrieren. Spätestens mit dem in Kraft treten der nationalen Umsetzung der letzten Novelle der RED - RED III (EU) 2023/2413 - wird dies für die Inverkehrbringer von nicht nach RED anrechenbarem RFNBO-Wasserstoff zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen.

4 DIE BASIS FÜR EINE FÖRDERUNG

4.1 Was sind „EBIN-Projekte“?

EBIN fördert die **Mehrkosten** für Busflottenumstellungen im öffentlichen Personenverkehr auf emissionsfreien Antrieb und die dazugehörige Infrastruktur. Die Förderung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 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.

4.1.1 Umstellung auf emissionsfreie Busse 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 Busse 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** (H₂-Busse) die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug angetrieben werden.

4.1.2 Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busse 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 müssen und
- die ausschließliche Nutzung erneuerbarer Energiequellen für den Antrieb sichergestellt wird.

Förderfähig ist die Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busse, sofern

- sie in unmittelbarem (räumlichen und technischen) Zusammenhang mit der Ladung bzw. Betankung von angeschafften emissionsfreien Fahrzeugen stehen
- sie der Planung und Errichtung von Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur dienen
- sie betrieblich erforderliche Investitionsmaßnahmen im Umfeld der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur darstellen.

Nicht förderfähig sind Vorhaben zur Errichtung von Infrastruktur für emissionsfreie Busse, 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 Kraftfahrlniengesetz (KfLG) oder Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelVerkG), soweit diese Verkehre im Auftrag von Gebietskörperschaften oder Verkehrsorganisations-Gesellschaften (VOGs) erbracht werden sowie eigenwirtschaftlich betriebene Personenverkehre gemäß Kraftfahrlniengesetz sind förderbar.

Maßnahmen im Bereich eigenwirtschaftlich betriebener Gelegenheitsverkehre sind im Rahmen von EBIN nicht förderbar (siehe Tabelle 3).

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: Kraftfahrlineiengesetz; GelVerkG: Gelegenheitsverkehrsgesetz

Auslegung automatisierter Mobilitätslösungen in EBIN:

Bei der Anschaffung und Inbetriebnahme automatisierter Busse muss der aktuell gültige Rechtsrahmen für automatisiertes Fahren ([AutomatFahrV](#)) und die darin enthaltenen Bestimmungen berücksichtigt werden. Der Betrieb eines gänzlich fahrerlosen Busses ist aktuell gemäß dieser Verordnung nicht erlaubt. Das Inverkehrbringen automatisierter Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erfordert eine Bescheinigung durch das Bundesministerium. Zu diesem Zweck ist die Kontaktaufnahme mit der Kontaktstelle für automatisierte Mobilität erforderlich. Die Förderung eines automatisierten Busses setzt voraus, dass dieser zum überwiegenden Teil im automatisierten Fahrbetrieb eingesetzt wird. Sämtliche Fahraufgaben (Längs- und Querführungen) sind in diesem Zusammenhang auf das System zu übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen. Für C-ITS Funktionalitäten sind die aktuellen vollständigen harmonisierten [C-ROADS Spezifikationen](#) anzuwenden oder ein Abweichen explizit zu begründen.

Vergaberechtliche Sonderbestimmungen für die Beschaffung von emissionsfreien Stadtbussen:

Mit der Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge ([VO \(EU\) 2019/1242](#)) in 2024 sind künftig bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen über emissionsfreie Stadtbusse das Bestangebotsprinzip sowie Kriterien zur Sicherstellung nachhaltiger und resilienter Lieferketten anzuwenden.

Wir empfehlen daher, sich möglichst bald mit diesen Vorgaben vertraut zu machen. Nähere Informationen finden Sie unter [„Artikel 3e - Sicherstellung nachhaltiger und resilienter Lieferketten für Stadtbusse durch öffentliche Vergabeverfahren“](#) verschaffen.

4.3 Wer ist förderbar?

Förderbar sind juristische Personen, Personengesellschaften oder Einzelunternehmen, die nicht der österreichischen Bundesverwaltung angehören. 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. Nicht förderbar sind Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GesbR).

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

Gemäß Artikel 1 Absatz 4 lit a AGVO 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 Artikel 1 Absatz 4 lit c AGVO dürfen keine Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten vergeben werden, ausgenommen Beihilferegulungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen, Beihilferegulungen für Unternehmensneugründungen und regionale Betriebsbeihilferegulungen, sofern diese Regelungen Unternehmen in Schwierigkeiten nicht gegenüber anderen Unternehmen begünstigen. Gemäß VO (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 ist die AGVO auch für Unternehmen anwendbar, die am 31. Dezember 2019 keine Unternehmen in Schwierigkeiten waren, aber in der Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2021 zu Unternehmen in Schwierigkeiten wurden. Wenn seitens der Europäischen Kommission eine Verlängerung dieses Zeitraumes über den 31. Dezember 2021 erfolgt, dann gilt diese neue Fristsetzung.

Weitere Hinweise:

- Länder und Gemeinden sind teilnahmeberechtigt und können gefördert werden
- Konsortialmitglieder dürfen nicht gleichzeitig als Subauftragnehmer in der Kostenkategorie Drittkosten auftreten
- Subauftragnehmer (Drittleistende, Lieferanten) sind keine Konsortialmitglieder. Sie erbringen definierte Leistungen oder Investitionsgüter für Förderungsnehmer bzw. Konsortialmitglieder, die in die Projektkostenkategorie „Drittkosten“ fallen.

4.4 Was sind die Anforderungen an ein Konsortium?

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

Konsortialvorhaben sind Vorhaben, die von mehreren Förderungswerbenden (Konsortium) beantragt und durchgeführt werden. Die Förderungsabwicklung erfolgt durch ein Konsortialmitglied, das als Konsortialführung das gesamte Konsortium vertritt. Die Gewährung einer Förderung an ein Konsortium ist davon abhängig, dass alle beteiligten Förderungswerbenden 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 Konsortialmitglieder noch nicht feststehen (z.B. aufgrund einer noch laufenden Ausschreibung für Busleistungen), sind die Kosten der fehlenden Konsortialmitglieder in der eCall Kostentabelle des Konsortialführers einzutragen. Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung ist es nach Vertragserstellung möglich, die Partnerstruktur zu ändern. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte Kapitel 7.1 „Wie entsteht der Förderungsvertrag?“.

4.5 Welche Pflichten hat die Konsortialführung?

Die Aufgaben der Konsortialführung über den gesamten Förderungszeitraum sind:

- Projektmanagement
- Kommunikation mit der FFG und den Konsortialmitgliedern
- Koordinierung der Berichtslegung und Abrechnungen der Konsortialmitglieder.

In der Konsortialführung verpflichten Sie sich, dass:

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

Die Konsortialführung hat dafür Sorge zu tragen, dass vor Beginn des Vorhabens eine rechtsgültige Kooperationsvereinbarung existiert hat, in der die laut Rz. 28 des [Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation 2022](#), ABl. 2022/C 414 vom 28.10.2022 (im Folgenden: Unionsrahmen), notwendigen Regelungen vereinbart wurden. 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 **60% für die Mehrkosten der Busse** bis zu **60% für die Infrastruktur**. Es wird empfohlen, dass die Förderung für die Anschaffung der Infrastruktur die Förderung für die Anschaffung der emissionsfreien Busse nicht übersteigt.

Tabelle 4: Förderungsquoten

Investitionsgut	Förderungsquote
Emissionsfreie Busse im öffentlichen Personenverkehr	60 % der beihilfefähigen Mehrkosten der Investition bzw. Investitionsausgaben.
Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Busse im öffentlichen Personenverkehr	60 % 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. Damit die förderbaren Kosten anerkannt werden können, muss der Projektstart bereits erfolgt sein, bevor die erste Bestellung für ein Fahrzeug aufgegeben wird. Die Abrechnung im Rahmen der Berichtslegung erfolgt pro Fahrzeug.

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. **Die Projektlaufzeit eines EBIN-Projekts der 8. Ausschreibung beträgt maximal 48 Monate.**

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 Busse im öffentlichen Personenverkehr und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur sind:

- für emissionsfreien Busse (M3):
 - Mehrkosten 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 Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
 - 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).

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/ Mietkauf/ Kredit:

Die Art der Finanzierung ist bei der Feststellung der förderbaren Kosten unerheblich. Im Fall von Leasing/Mietkauf/Kredit werden die Mehrkosten ebenfalls auf Basis der **Anschaffungskosten (exkl. Zinsen und Gebühren)** des Fahrzeuges errechnet.

Die Mehrkosten sind die Differenz zwischen dem tatsächlichen Kaufpreis des Busses und des Referenzwertes laut Tabelle 13 in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Leasingvarianten, Mietkauf- und Kreditfinanzierungsmodelle, bei denen das Investitionsgut in das wirtschaftliche und rechtliche Eigentum der Leasingnehmenden, Mietkaufenden oder Kreditnehmenden übergeht, sind möglich.

Folgende Kriterien müssen erfüllt sein:

- Der Leasing-/Mietkauf- bzw. Kreditvertrag muss mit dem 1. Zwischenbericht vorgelegt werden. Im Rahmen der Berichtsprüfung wird überprüft, ob der Eigentumsübergang im Vertrag vermerkt ist.
 - Erfolgt der Eigentumsübergang sofort mit Inbetriebnahme des Fahrzeugs (Aktivierung im AVZ; vertragliche Regelung mit dem Kreditinstitut) wird die Anschaffung wie ein Kauf gesehen. Das Projektcontrolling & Audit der FFG darf das Kreditkonto einsehen und prüft, ob das Fahrzeug von diesem Kredit bezahlt wurde.
 - Erfolgt der Eigentumsübergang an den Fördernehmenden zu einem späteren Zeitpunkt (dies muss im Kreditvertrag geregelt sein und spätestens zu Ende der Behaltefrist erfolgen), wird wie bei Leasing vorgegangen. Für den Erhalt der Förderung (laut Fördervertrag) müssen innerhalb der Projektlaufzeit die förderbaren Mehrkosten (laut Antrag) bezahlt sein.
- Leasingnehmende, Mietkaufende oder Kreditnehmende müssen innerhalb der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht Eigentum am jeweiligen Investitionsgut erwerben. Daher muss der Vertrag vor dem Auslaufen der Betriebs- und Behaltspflicht enden. Bei Leasingverträgen bedeutet dies, dass während der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht eine Vollamortisation erreicht werden muss, sodass der gesamte Wert des Leasingobjekts abbezahlt ist.
- Basis für die Berechnung der Mehrkosten und damit auch der Förderung ist der Anschaffungswert ohne Finanzierungskosten.
- Ausschließlich Anzahlungen/Vorauszahlungen/Abschlagszahlungen und Leasing-/Miet- bzw. Kreditraten, die während der Projektlaufzeit angefallen sind, sind förderbar.
- Um die volle Förderung zu erhalten, müssen zumindest die Mehrkosten der Investition durch Anzahlungen und Leasing-/Miet- bzw. Kreditraten während der Projektlaufzeit nachgewiesen werden.
- **Geleaste, gemietete (Mietkauf) oder kreditfinanzierte Busse** dürfen nur von den Fördernehmenden (Leasingnehmenden, Mietkaufenden oder Kreditnehmenden) **im Rahmen ihres Unternehmens genutzt werden.**
- **Operationales Leasing ist nicht förderbar.** Unter operationalem Leasing ist ein Leasing zu verstehen, bei dem die Leasingnehmerin/der Leasingnehmer nicht

Eigentümer:in des Leasinggutes wird, sondern das Leasinggut nur für eine bestimmte Zeit nutzt.

Die Abrechnung erfolgt ausschließlich auf der Grundlage der tatsächlich bezahlten Kosten, das heißt der Beträge, die von Bankkonten des Fördernehmenden abgebucht werden.

Bei **Kreditfinanzierungen** bedeutet dies:

Direkter Zahlungsfluss vom Fördernehmenden zum Händler:

Dieser liegt vor, wenn die Überweisung der gesamten Kreditsumme durch das Kreditinstitut auf das Konto des Fördernehmenden erfolgt, gefolgt vom Kauf des Investitionsguts durch den Fördernehmenden beim Händler oder Dienstleister. Die gesamten Nettoanschaffungskosten können beim nächsten Bericht abgerechnet werden und die daraus resultierende Förderung abgerufen werden.

Kein direkter Zahlungsfluss vom Fördernehmenden zum Händler:

Dieser liegt vor, wenn das Investitionsgut direkt durch das Kreditinstitut beim Händler bezahlt wird und der Fördernehmende ausschließlich Raten beim Kreditinstitut begleicht. In diesem Fall können nur die erfolgten Zahlungen (Raten) im Bericht abgerechnet werden. Während der Projektlaufzeit müssen die förderfähigen Mehrkosten in Form von Ratenzahlungen/Anzahlungen/Vorauszahlungen/ Abschlagszahlungen getilgt sein. Anschließend kann die daraus resultierende Förderung abgerufen werden.

Weiterführende Informationen finden Sie im [Leitfaden Berichte und Monitoring](#) im Kapitel 3.1.4 Sonderfall Leasing.

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 Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung (quantitative Bewertung der Projektziele wie Anzahl der Busse, Fördereffizienz der Fahrleistung, Fördereffizienz der Treibhausgasminderung).

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 jene Projekte, die mit null Punkten in einem Subkriterium des 4. Hauptkriteriums – „Relevanz des Vorhabens“ bewertet wurden.

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?	
	– Wahl der Angebote/Linien/Verkehre und Einbindung der emissionsfreien Busse	10
	– Art und Positionierung der erforderlichen Infrastruktur	
	– Realistische Umsetzbarkeit der Planung (Projektlaufzeit, Fristen, Meilensteine, Ergebnisse)	

1. Qualität des Förderungsansuchens		Schwelle 15, max. Punkte 25
1.2	Wie ist die Nachvollziehbarkeit des Vorhabens in Bezug auf die Wahl der Antriebstechnologie und der erforderlichen Infrastruktur?	
	<ul style="list-style-type: none"> – Nachvollziehbare Festlegung auf die gewählte emissionsfreie Antriebstechnologie und grundsätzliche Verständlichkeit der Entscheidungsgrundlage (z.B.: Plausibilität der getroffenen Annahmen) – Nachvollziehbare Festlegung auf die technische Ausführung der Lade- oder Betankungsinfrastruktur – Nachvollziehbarkeit der Fahrzeugeinsatzplanung 	10
1.3	Wie wird das Nachhaltigkeitsziel (SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz) adressiert?	
	<ul style="list-style-type: none"> – Erläutern Sie, welchen österreichischen Beitrag das geplante Vorhaben zu den aus Ihrer Sicht relevanten ökologischen/sozialen/ökonomischen Nachhaltigkeitszielen leistet. – Beschreiben Sie die positiven Auswirkungen (ökologische, soziale oder ökonomische Effekte) mit Bezug auf die Nachhaltigkeitsziele. 	5

Tabelle 6: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerbende

2. Eignung der Förderungswerbenden		Schwelle 3, max. Punkte 5
2.1	Projektbeteiligte	
	<ul style="list-style-type: none"> – In welchem Ausmaß haben die Projektbeteiligten die erforderlichen Ressourcen, Kompetenzen und Qualifikationen um eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts sicherzustellen? 	5

Tabelle 7: Bewertungskriterium – Nutzung und Verwertung

3. Nutzen und Verwertung		Schwelle 18, max. Punkte 30
3.1	Betriebswirtschaftliche Nachhaltigkeit:	
	<ul style="list-style-type: none"> – Darstellung des Projekts mit nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (LCC-Berechnung) – Alternativenprüfung durch den Antragstellende – Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung (z.B. Verhältnis der beantragten Förderung für Fahrzeuge zu beantragter Förderung für Infrastruktur) 	20

3. Nutzen und Verwertung		Schwelle 18, max. Punkte 30
3.2 Kundenorientierung – Qualität und Ausmaß flankierender Maßnahmen		
Die Attraktivierung des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr (ÖV) ist im Rahmen des Förderprogrammes zur Umstellung des Fahrbetriebes auf emissionsfreie Antriebe eine indirekte Zielsetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> – Optimierungen des jeweiligen ÖV-Angebots ohne Ausweitung der zu bestellenden NWkm Leistung (z.B. verbesserte Umsteigerelationen/Anschlussicherung, optimierte Linienführungen, Leistungsverlagerungen, etc.) – 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?		
<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl der geförderten Fahrzeuge und Integration im Fuhrpark – Fördereffizienz Fahrleistung: Gesamtförderung (Busse und Infrastruktur) über die 5-jährige Behaltspflicht bezogen auf die erbrachten Nutzwagenkilometer [Fördersumme je NWkm] – Fördereffizienz Treibhausgasminderung: Gesamtförderung (Busse nach Größenkategorien und Infrastruktur) je eingesparter Tonne CO₂ über die 5-jährige Behaltspflicht [Fördersumme je Tonne CO₂] 	30	
4.2 Anreizwirkung: In welchem Ausmaß verändert die Förderung das Vorhaben in einer oder mehrerer der folgenden Dimensionen positiv?		
<ul style="list-style-type: none"> – Durchführbarkeit – Beschleunigung – Umfang – 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 CO₂ Emissionen und die Lebenszykluskosten (LCC) bezogen auf NWkm sind dabei wichtige Kenngrößen für die Beurteilung.**

Im Rahmen der Antragstellung im eCall erfolgt die **Berechnung** dieser Kenngrößen **automatisch**. Quellen für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂ 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 elektronisch via [eCall](#) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen.

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

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projektinhalte
- **Konsortium** beschreibt die Expertise der einzelnen Konsortialmitglieder
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Konsortialmitglied
- **Die Beschaffungsscheckliste**, etwaige Leasingdokumente und Zahlungsnachweise sind verpflichtend im eCall hochzuladen
- Als Teil des elektronischen Antrags können **etwaige weitere Anhänge** über die eCall Upload Funktion angeschlossen werden.

Anlagen zum elektronischen Antrag

Sämtliche relevante Dokumente und Vorlagen für die Ausschreibung finden Sie im [Download Center](#).

Tabella 10: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente

Kategorie	Dokumententyp
Verpflichtende Eingabe	Online-Projektbeschreibung – direkt im eCall einzugeben
Verpflichtende Anhänge	verpflichtende Stammdaten: Jahresabschlüsse der letzten beiden Jahre (für alle Konsortialmitglieder) im eCall
Optionale Anhänge (max. 10 Seiten)	Weitere projektrelevante Zusätze wie z.B. Übersichten, grafische Darstellungen mit 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 Förderungswerbenden 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. Vor Vertragserstellung wird seitens der FFG eine Abfrage in der Transparenzdatenbank durchgeführt.

5 DIE EINREICHUNG

5.1 Wie verläuft die Einreichung?

Die Einreichung ist ausschließlich elektronisch und vor Ablauf der **Einreichfrist am 22. Oktober 2025, 12:00 Uhr**, via **eCall** möglich.

Bedingung für die Einreichung eines Förderungsansuchens ist **ein verpflichtendes Beratungsgespräch bis 15. Oktober 2025**. Terminvereinbarungen in schriftlicher Form sind an ebin@ffg.at zu richten. Die zugehörige **Projektskizze** ist **drei Werktage vor dem Beratungstermin** an die FFG zu senden.

Einreichung des Förderungsantrags im eCall - Wie funktioniert es?

- Das Förderungsansuchen wird online eingegeben
 - Projektdaten
 - Anzahl der Busse, geplante Fahrleistung (NWkm)
 - Projektleitung
 - Bestätigungen
 - Bankverbindung
 - Anreizwirkung
 - Inhaltliche Beschreibung
 - Gesamtkonzept
 - Kundennutzen
 - Technische Beschreibung
 - Finanzierung und Wirtschaftlichkeit
 - Nachhaltigkeit
 - Konsortium (optional)
 - Kosten und Finanzierung
 - Kosteneingabe (Busse, Infrastruktur)
 - Daten für Wirtschaftlichkeitsrechnung
- Etwaige weitere Dokumente (pdf) hochladen
- Den eCall Antrag abschließen und „Einreichung abschicken“ drücken
- **Wichtig:** Im Falle eines Konsortialprojekts kann das Förderungsansuchen nur eingereicht werden, wenn alle Konsortialmitglieder zuvor ihre Partneranträge im eCall vollständig ausgefüllt und eingereicht haben!
- Nach erfolgreicher Einreichung wird automatisch eine Einreichbestätigung per E-Mail versendet.

Nicht erforderlich:

- Firmenmäßige Unterzeichnung und 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 antragstellende Organisation bzw. 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 Förderungswerbenden, 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 FFGG.

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: der Rechnungshof, Organe der EU, andere Bundes- oder Landesförderungsstellen.

Zur Bewertung des Projekts werden externe Expertinnen und Experten beauftragt, die Projekte zu beurteilen. Solche Expertinnen und Experten 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 des Förderungszeitraums stehen im [eCall-Tutorial](#).

Die FFG unterliegt dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG). Sie veröffentlicht Informationen von allgemeinem Interesse für die kein Geheimhaltungsinteresse besteht, z.B. auf der Projektdatenbank. Weiters muss die FFG Informationsbegehren beantworten und ggf. Informationen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben offenlegen. Die FFG nimmt selbstverständlich Rücksicht auf den Schutz sensibler Informationen bei der Beantwortung von Informationsbegehren. Informationen, die etwa Geschäftsgeheimnisse, urheberrechtlich geschützte Inhalte oder personenbezogene Daten betreffen, unterliegen gemäß § 6 IFG besonderen Schutzbestimmungen und werden jedenfalls berücksichtigt. Allenfalls wird die FFG eine Anhörung der von einer Veröffentlichung Betroffenen vornehmen.

6 DIE BEWERTUNG UND DIE 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
- Behebbarer 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.

Tabelle 11: Formalprüfungscheckliste

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die inhaltliche Beschreibung im eCall ist ausreichend befüllt und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die inhaltliche Beschreibung im eCall ist vollständig und ausreichend auszufüllen. Sprache: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor.	Zum Beispiel: Interessensbekundungen, Absichtserklärungen (Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten 2 Geschäftsjahre liegen vor	Prüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Die Förderungswerbenden sind berechtigt, einen Antrag einzureichen.	(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Mindestanforderungen an das Konsortium wurden eingehalten	(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

6.2 Wie läuft die Bewertung ab?

Die Bewertung der Förderungsansuchen erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens.

Nationale und internationale, interne und externe Expertinnen und Experten 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 Förderungswerbenden haben dies durch geeignete Unterlagen, insbesondere durch einen Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan nachzuweisen. Die geplante Restfinanzierung des Projekts ist in der inhaltlichen Beschreibung darzustellen.

FFG-interne Expertinnen und Experten überprüfen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit wie Bonität und Liquidität der beteiligten Unternehmen. Bei Bedarf können sie hierzu weitere Unterlagen verlangen, ohne die die Prüfung nicht abgeschlossen werden kann. Unternehmen in Schwierigkeiten erhalten keine Förderung. Die Abklärung, ob ein Unternehmen als „in Schwierigkeiten“ einzustufen ist, erfolgt auf Basis der Definition in der [AGVO](#) der europarechtlichen Grundlage der gegenständlichen Förderung.

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 Kapitel 7.2.

6.3 Wer trifft die Förderungsentscheidung?

Die Förderungsentscheidung obliegt den in der jeweilig zugrundeliegenden Richtlinie zuständigen Entscheidungsträger:innen und wird auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums getroffen (siehe Punkt 7).

7 DER ABLAUF DER FÖRDERUNG

7.1 Wie entsteht der Förderungsvertrag?

Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung kommuniziert die FFG der antragstellenden Organisation bzw. dem Konsortium eine befristete Datenansicht 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 Konsortialmitglieder namhaft gemacht werden konnten, erhält man eine vor Vertrag zu erfüllende Auflage, die sicherstellen soll, dass der Förderungsvertrag auf den eigentlichen Leistungserbringer ausgestellt werden kann. Sobald alle Konsortialmitglieder feststehen, kann der Förderungsvertrag ausgestellt werden. Innerhalb von 6 Monaten ab Förderzusage müssen alle Förderungsnehmenden der FFG zur Kenntnis gebracht werden. In begründeten Ausnahmefällen kann diese Frist verlängert werden.

Nach Annahme des Datenansicht innerhalb der festgelegten Frist wird der Förderungsvertrag von Seiten der FFG erstellt und an die antragstellende Organisation bzw. an das Konsortium übermittelt.

Nach Retournierung des firmenmäßig gezeichneten Förderungsvertrags innerhalb der festgelegten Frist 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 der Förderungsnehmende/das Konsortium innerhalb der Projektlaufzeit erfüllen müssen.

Auflagen sind Vertragsbestandteil.

7.3 Beschaffungen im Rahmen des Projekts

Wenn Sie im Rahmen Ihres FFG-Projektes Beschaffungen planen bzw. durchführen, gelten dafür Regelungen, die unbedingt einzuhalten sind. Weitere Informationen dazu finden Sie auf der [FFG-Website – Beschaffungen in geförderten Projekten](#).

7.4 Wie werden Förderungsraten ausgezahlt?

Wenn die Auflagen, die für den 1. Zwischenbericht notwendig sind, erfüllt sind und der Förderungsvertrag unterzeichnet ist, kann nach positiver Prüfung die 1. Rate ausgezahlt werden, sofern bereits Kosten angefallen sind. 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.

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 Projekts fließen, bedeutet dies noch keine Kostenanerkennung.

FFG-Ratenschema

Es wird keine Startrate ausbezahlt. 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.

7.5 Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?

- Zwischenberichte 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 des Förderungszeitraums liefert das Konsortium einen Sachbericht und eine Endabrechnung ab. Falls die bereits ausbezahlte Förderung die anerkehbaren Kosten übersteigt, ist die zu viel ausbezahlte Förderung inkl. Zinsen zurückzuzahlen
- Etwaige Änderungen in Leasingverträgen müssen im Zuge der Berichtslegung von den Förderungsnehmenden 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:

- Für die **Dokumentation der Kosten im eCall** sind Dokumente hochzuladen und entsprechende Informationen einzutragen:
 - Bestellung: Eingabe Datum und Lieferant, Anschaffungskosten, Anzahl der Busse pro Busklasse
 - Lieferschein: Eingabe Datum
 - Im Fall von Leasing zusätzlich: Leasingvertrag, Leasinggeber, Anschaffungskosten (ohne Verzinsung), Laufzeit
 - Erfassung der Busse: Kopien / Scans der Zulassungsscheine aller Fahrzeuge, Eingabe der technischen Daten
 - Erfassung der Infrastruktur: Eingabe der technischen Daten und Fertigstellungsanzeige, Fotodokumentation

Beim Endbericht ist zusätzlich eine **publizierbare Kurzfassung** des Projekts zur Veröffentlichung auf der [EBIN Erfolgsprojekte](#) Seite der FFG zu übermitteln.

- **Verwendungsnachweise Investition Busse**
Im Rahmen der Abrechnung von Fahrzeuginvestitionen sind von den Förderungsnehmenden folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und **auf Verlangen bereitzustellen**:
 - Kaufvertrag/Kaufverträge der Fahrzeuge
 - Lieferantenrechnungen Fahrzeuge
 - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen
 - Eigenerklärung der abrechnenden Förderungsnehmenden 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 Förderungsnehmenden folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und **auf Verlangen bereitzustellen**:
 - Rechnungen von Lieferanten und Drittleistern
 - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen.

Für die Zwischen- und Endberichte ist die Berichtsmaske im eCall zu verwenden. Mit den Zwischen- und Endberichten sind das **Abnahmeprotokoll** und die **Bestätigung des Strombezuges** im eCall hochzuladen.

Darüber hinaus gilt, dass Förderungsnehmende, die dem Bundesvergabe Gesetz (BVerG) unterliegen, die Einhaltung der BVerG – Vorgaben nachweisen müssen, sofern dies für sie schlagend wird. Insbesondere privaten Verkehrsunternehmen mit Altverträgen zum Linien-Betrieb, die nicht in Vergabeverfahren vergeben wurden, wird empfohlen, im Zweifel vorab eine schriftliche anwaltliche Auskunft einzuholen. Bitte beachten Sie zudem, dass der Beschaffungsvorgang zum Nachweis ausreichend dokumentiert werden muss. Weiterführende Informationen finden Sie auf der FFG-Informationssseite zu [Beschaffungen und Vergaben](#).

Es besteht die Möglichkeit, dass öffentliche Stellen/Auftraggeber über die Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) die Fahrzeuge beschaffen, dadurch entfällt eine eventuell bestehende Verpflichtung einer öffentlichen Ausschreibung (siehe Informationsblatt zur Beschaffung auf der [EBIN FAQ Seite](#)).

7.6 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:

- Betriebs- und Behaltepflcht über einen Zeitraum von 5 Jahren
- Erbringung der in Aussicht gestellten Nutzwagenkilometer -Leistung mit Ende der Betriebs- und Behaltepflcht
- Bezug von Energie aus ausschließlich erneuerbaren Energiequellen
- Erwerb des Eigentums bei Leasing (Vollamortisationsleasing).

7.7 Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?

Zusätzlich zu den Berichten findet gegebenenfalls während oder nach Ende des Förderungszeitraums 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.

7.8 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.

7.9 Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?

Eine Überschreitung des Förderungszeitraums ist nur dann möglich, wenn ein Antrag auf Verlängerung an die FFG gestellt wurde und diese feststellt, dass der bewilligte Förderungszweck aufrechterhalten bleibt. Damit ist eine kostenneutrale Verlängerung des Förderungszeitraums möglich. Sonstige Verlängerungen bedürfen eines gesonderten Förderungsansuchens.

7.10 Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?

Nach Ende des Förderungszeitraums liefert das Konsortium einen Endbericht und eine Endabrechnung ab. Die FFG überprüft, ob die Förderungsmittel widmungsgemäß verwendet wurden. Im Zuge dieser Prüfung wird festgestellt, 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, Behaltepflcht

Die Förderungswerbenden müssen sicherstellen, dass die geförderten Gegenstände (Busse und Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur) ab Inbetriebnahme 5 Jahre ordnungsgemäß und den Förderungszielen entsprechend genutzt und instandgehalten werden. Die Betriebspflicht von 5 Jahren muss sowohl für die einzelnen Busse ab der Inbetriebnahme (laut Zulassungsschein) als auch auf Projektebene für die Gesamtheit der Busse eines Projekts erreicht sein. Die Busse 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 Förderungsnehmenden in den 5 Jahren der Betriebspflicht jährlich entsprechende Bestätigungen der Erfüllung der Betriebspflicht (je Fahrzeug erbrachte NWkm) zu übermitteln (**Jährlicher Monitoring Bericht**).

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

7.11 Monitoring Bericht

Das Monitoring wird auf Projektebene durchgeführt und soll die Betriebspflicht der emissionsfreien Busse und der Infrastruktur und das Erreichen der geschätzten Fahrleistung sicherstellen. Das Monitoring beginnt mit der Inbetriebnahme der emissionsfreien Busse bzw. der Inbetriebnahme der Infrastruktur.

Aufgrund der zeitlichen Abfolge der EBIN-Förderung und um eine einheitliche Abwicklung zu erreichen, wird festgelegt, dass nach Projektende (Ende des Endberichtszeitraums) zumindest fünf Jahre lang 1x im Jahr Monitoring Berichte und ein Monitoring Endbericht gelegt werden müssen. Der erste Monitoring Bericht ist gleichzeitig mit der Legung des ersten Zwischenberichts fällig (außer wenn noch kein Fahrzeug angeschafft wurde und der Zwischenbericht keine Kosten enthält). Die Monitoring Daten werden zusammen mit dem Zwischenbericht bzw. Endbericht geprüft.

Spätestens im Monitoring Endbericht ist auch der Eigentumsübertrag im Falle eines Leasings zu bestätigen. Die technische Umsetzung von Erfassung und Speicherung der Monitoring-Daten erfolgt im eCall der FFG.

7.12 Öffentlichkeitsarbeit

Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit: Die Förderungsnehmenden 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.

Öffentlichkeitsarbeit durch Förderungsnehmende: Bei Veröffentlichungen (soziale Medien, Radio, TV o.ä.) zu Ihrem geförderten Projekt (emissionsfreie Busse und Infrastruktur) soll auf das Förderprogramm EBIN des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) hingewiesen werden. In sozialen Medien kann der Hashtag „#EBIN“ verwendet, sowie das Bundesministerium (BMIMI) und die Förderstelle (FFG) verlinkt werden.

8 RECHTSGRUNDLAGEN

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

Beihilferechtliche Grundlage ist die Freistellung der gegenständlichen Beihilferegelung nach Artikel 36a und Artikel 36b der aktuell gültigen Fassung der AGVO.

8.1 Nationale Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage für diese Ausschreibung kommt folgende Richtlinie zur Anwendung:

- [Sonderrichtlinie](#) zur Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Busse 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);
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. L 187/1.

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 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 Förderungsnehmenden, 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/Anpassung von 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 CO₂-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 12: 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 CO ₂ -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 Vulnerabilitätsbewertung ⁴
3) nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Keine Angabe	Ermittlung und Behebung des Risikos einer Umweltschädigung ⁵	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung	70% Recycling der nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle	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 CO₂-Abgasemissionen verursacht.

² Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien: (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-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)
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutz ung	Besondere Spezifikation Reifen und Fahrzeuge	Maßnahmen Lärm und Vibrationen	Keine Angabe
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Keine Angabe	Gegebenenfalls Maßnahmen Biodiversität⁶	Keine Angabe

9.2 Spezifische förderbare Kosten

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

für E – Ladestellen:

- Ladeinfrastruktur für die emissionsfreien Busse. 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
- Transformator - 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:

- Adaption von Garagen und Werkstätten (falls erforderlich für die emissionsfreien Busse) Voraussetzung hierfür ist der Nachweis von Bestand und Planung der Adaption, die Nachvollziehbarkeit des Bedarfs in technischer und logistischer Hinsicht für den Betrieb der emissionsfreien Busse
- Grabungs- und Unterbauarbeiten für die geförderte Infrastruktur
- Planungskosten für das Gesamtkonzept
- Kosten die in direktem Zusammenhang mit der Umstellung auf emissionsfreie Busse stehen (z.B. Anpassung der IT)
- Werkstattanpassung (beispielsweise spezielle Werkzeuge).

Nicht förderbare Kosten sind jedenfalls

- Gemeinkosten
- Neuerrichtung von Garagen, Depots und Werkstätten
- Eigene Personalkosten
- Schulungskosten
- 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 13: 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	€ 240.000,00
3	Solobus, mehrachsig (bis 15m Länge)	Standardbus	€ 280.000,00
4	Gelenkbus (bis 18,75m Länge) oder Doppelstockbus	Großes Fahrzeug	€ 360.000,00
5	Gelenkbus XL (über 18,75m Länge) oder Buszug (Solobus mit Personenanhänger)	Großes Fahrzeug	€ 500.000,00

9.4 Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO₂ je Liter Diesel:

Die CO₂-Emissionen ergeben sich rechnerisch aus dem Kraftstoffverbrauch und dem durchschnittlichen CO₂ 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 CO₂ je Liter Dieseldieselkraftstoff beruhen auf einer Expertenschätzung des Umweltbundesamts, 2025.

Tabelle 13: Kraftstoffverbrauch und CO₂ je Liter Dieseldieselkraftstoff

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	0,25	2 600	654
2	Solobus, zweiachsig (bis 13,5m Länge)	Standardbus	0,31	2 600	812
3	Solobus, mehrachsig (bis 15m Länge)	Standardbus	0,35	2 600	898
4	Gelenkbus (bis 18,75m Länge) oder Doppelstockbus	Großes Fahrzeug	0,42	2 600	1089
5	Gelenkbus (über 18,75m Länge) oder Buszug (Solobus mit Personenanhänger)	Großes Fahrzeug	0,46	2 600	1203

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 Ausschreibungsleitfadens 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 Projekts das Thema Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.

Darüber hinaus ist für die Einreichungen eines EBIN-Projekts 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

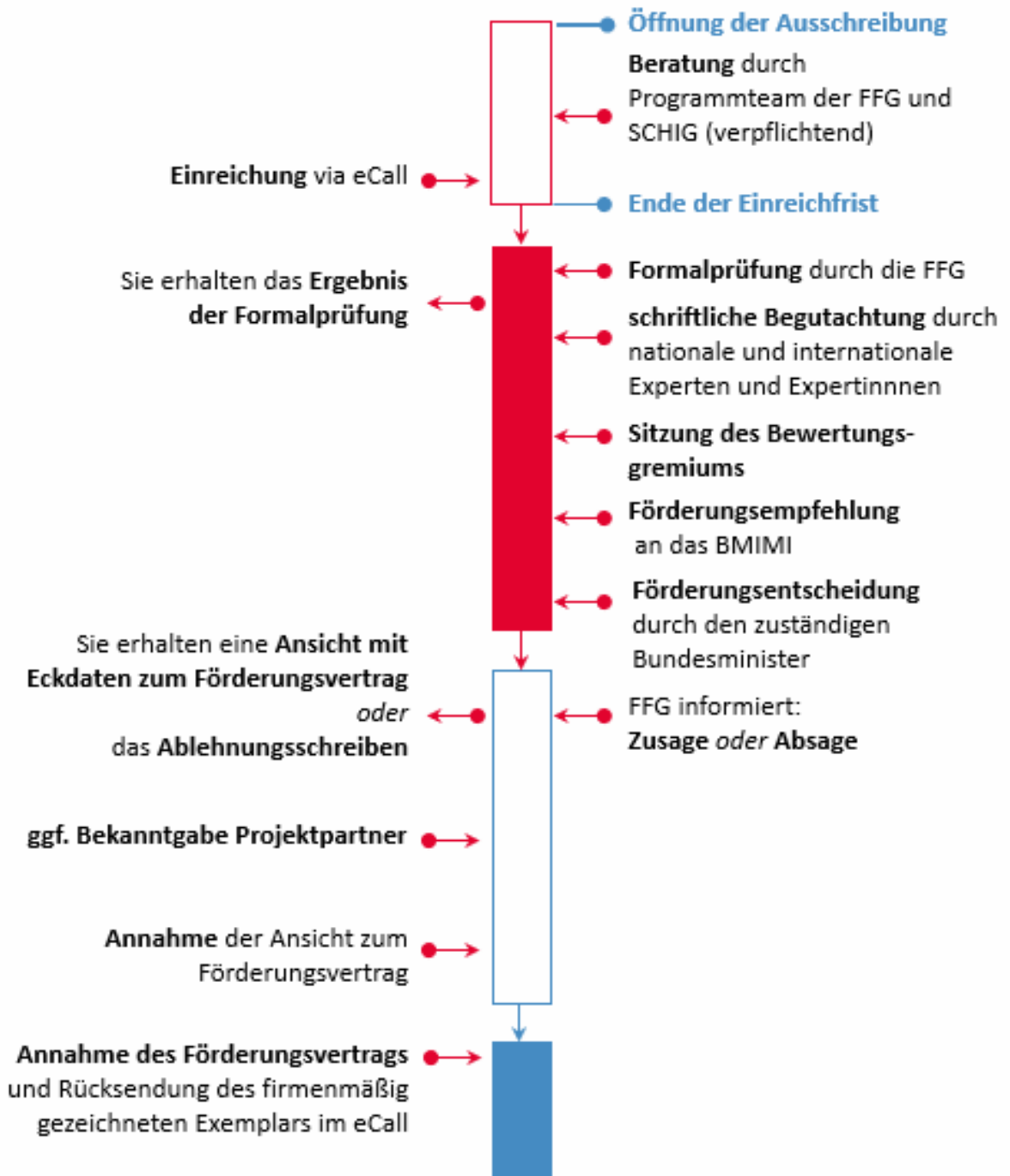


Abbildung 2: Förderungszeitraum und Monitoring

