

Leitfaden

Ausschreibung Modellregionen Elektro- mobilität

**Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds
der österreichischen Bundesregierung**



Vorwort

Modellregionen Elektromobilität – wir ernten erste Früchte

Verkehr ist ein wesentlicher Hebel und zentraler Ansatzpunkt, um die österreichischen Klimaziele und Treibhausgaseinsparungen zu erreichen. Der Sektor Verkehr trägt zu rund 27 % zu den Treibhausgasemissionen bei. Um die Klimaerwärmung auf 2 °C zu stabilisieren, sind CO₂ Einsparungen um 80 bis 95 % bis 2050 erforderlich. Ein treibhausgasfreier Individualverkehrssektor muss Grundlage für diese Zielerreichung sein. Mit der aktuellen Technologie der Elektrofahrzeuge wäre diese Vision schon heute realisierbar, sofern weitere Kapazitäten an erneuerbarem Strom bereitgestellt würden. Zurzeit ist keine andere Technologie so weit fortgeschritten, dass sie einen tatsächlich 100%ig treibhausgasfreien Individualverkehrssektor darstellen könnte. Wenn Österreich in den nächsten Jahrzehnten tatsächlich den motorisierten Individualverkehr gänzlich elektrisiert, würde dies einen zusätzlichen Stromverbrauch von lediglich 10 % bedeuten. Die Vision ist also klar und sofort umsetzbar.

In den letzten beiden Jahren haben sich die Zulassungen von E-Fahrzeugen in Österreich jeweils verdoppelt. Diese jährliche Wachstumsrate von ca. 100 % hat mehrere Ursachen. Fahrzeugvielfalt und -attraktivität und zunehmende Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur sind externe Ursachen. Die Beharrlichkeit und Stabilität der Aktivitäten des Klima- und Energiefonds sind ebenso wichtige Faktoren gewesen. Dennoch sind wir noch sehr weit von unserer Vision entfernt. Daher müssen wir auf den Erfahrungen von Modellregionen aufbauen, Erfolge breit umsetzen und neue NutzerInnengruppen ansprechen.

Seit 2008 forciert der Klima- und Energiefonds die Entwicklung und Verbreitung von Elektromobilität in Österreich und fördert diese in verschiedenen Programmen. Das Testen neuer und innovativer Mobilitätslösungen ist zentraler Aspekt jedes geförderten Projekts. In den 7 bestehenden österreichischen Modellregionen Elektromobilität werden neue Mobilitätsmodelle entwickelt, die eindrücklich demonstrieren, dass neue gesamtheitliche Elektromobilitätslösungen möglich sind und funktionieren. Bislang wurden in den 7 Modellregionen rund 1.500 zweispurige Elektrofahrzeuge und 1.000 Ladestellen umgesetzt. Viele Menschen nutzen also bereits auf ihren täglichen beruflichen und privaten Wegen diese nachhaltigere Form der Mobilität.

Die Modellregionen sind wichtige Keimzellen, Erfahrungsquellen und Multiplikatoren für die weitere Verbreitung der Elektromobilität in Österreich. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es entscheidend, dass, aufbauend auf den Erfahrungen und dem Wissen aus den bestehenden Initiativen, neue NutzerInnengruppen für die Elektromobilität gewonnen werden und Voraussetzungen wie Interoperabilität und Verfügbarkeit von Ladestationen geschaffen werden. Die Schwerpunkte der vorliegenden Ausschreibung zielen genau darauf ab.

Es ist noch ein weiter Weg, bis unser Mobilitätssystem den Ansprüchen einer zukunftsfähigen Welt gerecht wird. Es stimmt jedoch zuversichtlich, dass heute schon viele Lösungen positiv erprobt werden.

Wir freuen uns auf zahlreiche Einreichungen.



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds



Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste in Kürze

Es gibt in Österreich 7 Modellregionen Elektromobilität. Diese Regionen haben sehr unterschiedliche Ausrichtungen bezüglich Zielgruppen, Geschäftsmodellen und geografischer Rahmenbedingungen. Die gewonnenen Erfahrungen in den Modellregionen sind deshalb sehr wertvoll und für die weitere Verbreitung der Elektromobilität in Österreich essenziell.

Bei der vorliegenden Ausschreibung werden ausdrücklich keine neuen Modellregionen gesucht. Ziel ist es, die bestehenden Modellregionen weiter zu stärken, das Thema Elektromobilität weiter zu verbreiten und durch gezielte Schwerpunktsetzungen die Marktdurchdringung von Elektromobilität zu erhöhen. Dies wird durch die inhaltliche Schwerpunktsetzung auf folgende Bereiche erzielt:

Themenfelder der Ausschreibung:

- Bonusförderung – Ladeinfrastruktur in Modellregionen Elektromobilität
- Bewusstseinsbildung: Praxistests für NutzerInnen-gruppen

- Interoperabilität von Ladestationen
- Förderung von Elektrofahrzeugen für PendlerInnen

In allen Themenfeldern soll ein Fokus auf den Einbezug der bisherigen Erfahrungen aus den bestehenden 7 Modellregionen Elektromobilität bzw. laufenden Vernetzungs- und Konsolidierungsprojekten liegen. Die Initiativen der Modellregionen sind auf www.e-connected.at vorgestellt.

Zugelassene Projektwerber:

Alle 7 bestehenden Modellregionen sowie Organisationen, Unternehmen oder Forschungseinrichtungen, die im Rahmen der Ausschreibung im Sinne des Ausschreibungsgegenstandes zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Österreich beitragen können. (Die Zielgruppen unterscheiden sich bei den unterschiedlichen Themenfeldern.)

Budget: 1,7 Mio. Euro

Einreichung: 19.06.2015 bis 23.10.2015, 12:00 Uhr

Einreichung bei: www.klimafonds.gv.at/emob

Verbindung und Abgrenzung der Ausschreibungen „Modellregionen Elektromobilität“, „Leuchttürme der Elektromobilität“ und „klimaaktiv mobil“

- Während bei der Ausschreibung „Modellregionen Elektromobilität“ am Markt befindliche Technologien und Elektromobilitätsangebote mit Strom aus erneuerbarer Energie mittels Geschäfts- und Nutzungsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden und die Verknüpfung der Modellregionen forciert werden soll, kombiniert die Ausschreibung „Leuchttürme der Elektromobilität“ die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Demonstration und Erprobung nutzerInnen-gerechter systemischer Lösungen für neue Elektromobilitätsangebote mit der klaren Zielsetzung der Erreichung der Marktreife dieser Lösungen. Zur Gewährleistung der Verknüpfung und Vernetzung sowie der Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme zwischen bestehenden und neuen Leuchttürmen, Modellregionen oder anderen Elektromobilitätsinitiativen

wird eine Kooperation zwischen den Projekten und Akteuren empfohlen.

- Bei „klimaaktiv mobil“ werden Einzelprojekte von Gemeinden und Unternehmen zur Fuhrparkumstellung unterstützt. Beim Programm „Modellregionen Elektromobilität“ handelt es sich hingegen um übergreifende Modellvorhaben mit regionalen und umfassenden Ansätzen, die alle Themenfelder der Elektromobilität abdecken.
- Auch auf die Ergebnisse der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) bzw. die „Mikro-ÖV-Systeme“ sei an dieser Stelle hingewiesen.

Potenziellen AntragstellerInnen wird empfohlen, sich mit oben genannten Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und frühzeitig das Gespräch mit den für sie relevanten Abwicklungsstellen zu suchen.

2.0 Strategie und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Obwohl es bislang zu keinem international bindenden Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll gekommen ist, hat man sich auch global wissenschaftlich und politisch auf das sogenannte 2° C-Ziel für die maximale globale Erwärmung geeinigt. Laut „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)“ und der von der EU beschlossenen „Roadmap for a Low-Carbon Economy“ müssen die Industrienationen bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 80 bis 95 % reduzieren, um den globalen Temperaturanstieg auf 2° C zu beschränken. Ein durchschnittlicher globaler Temperaturanstieg von 2° C würde bereits gravierende Konsequenzen für unsere Gesellschaft mit sich bringen. Darüber hinausgehende Temperaturanstiege würden zu katastrophalen Auswirkungen führen. Langfristig wird man deshalb davon ausgehen müssen, dass der Verkehr größtmöglich CO₂-emissionsfrei sein muss, da die Restemissionen für lebensnotwendige Produkte und Dienstleistungen (Nahrungsmittel, Industrie etc.) benötigt werden. Eine derartige Emissionsreduktion erfordert den breiten Einsatz alternativer Antriebe. Mobilität, die auf Strom aus erneuerbaren Energieträgern beruht, hat das Potenzial, maßgeblich zu diesem Ziel beizutragen.

In Österreich zeichnete im Jahr 2012 der Verkehr mit 27 % für einen wesentlichen Anteil an den CO₂-Emissionen verantwortlich. Von 1990 bis 2012 wurde ein enormer Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 54 % verzeichnet.

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „grüne, umweltfreundliche Mobilität“, insbesondere Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern. Getankt wird Strom, erzeugt beispielsweise aus Photovoltaik-, Wind- und Wasserkraftanlagen. Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente Bereitstellung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern eine wesentliche Rolle.

Im Jahr 2008 wurde der Aufbau von Österreichs erster Modellregion Elektromobilität in Vorarlberg mit den Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert.

Inzwischen kann Österreich 7 Modellregionen vorweisen. Während zu Beginn des Programms in der Phase 1 (ab 2008) bewusst unterschiedliche Modelle u. a. bzgl. NutzerInnengruppen und Geschäftsmodellen gesucht wurden, hat sich die Phase 2 (ab 2012 bis heute) auf die Zusammenführung der Aktivitäten gerichtet. Phase 3 (ab 2014 bis heute) zielt nun verstärkt auf die Dissemination der Erfahrungen auf ganz Österreich ab. Die Modellregionen sollen Erfahrungen und Umsetzungsmodelle bestmöglich in die Breite tragen. Somit werden relevante Teile des Umsetzungsplans „Elektromobilität in und aus Österreich“ umgesetzt.

Näheres zu den Modellregionen, Leuchtturmprojekten und Vernetzungs- und Konsolidierungsprojekten finden Sie unter:

www.klimafonds.gv.at und www.e-connected.at.

Die vorliegende Ausschreibung hat zum Ziel, aus den bisherigen Erfahrungen und Erkenntnissen der ersten Jahre der Modellregionen Elektromobilität gezielte Schwerpunkte zu setzen und neue NutzerInnengruppen anzusprechen.

2.2 Ziele des Klima- und Energiefonds und Programmziele

Elektrofahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als fossil betriebene Fahrzeuge; bei einem hohen Anteil an erneuerbaren Energien im Strommix emittieren sie deutlich weniger CO₂ als fossil betriebene Fahrzeuge. Die Ausschreibung „Modellregionen Elektromobilität“ orientiert sich somit an den Grundstrategien des Klima- und Energiefonds.

Österreich kann bzw. muss aus vielerlei Gründen eine Vorreiterrolle einnehmen. Durch den hohen Anteil an erneuerbarer Energie im heimischen Strommix ist Österreich für eine nachhaltige Nutzung der Elektromobilität besonders geeignet. Eine systematische Verlagerung zur Elektromobilität kann nicht nur zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen, sondern auch langfristig Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern und eine internationale Technologievorreiterchaft ermöglichen.

Die bestehenden Modellregionen Elektromobilität dienen als Generator von wesentlichen Erkenntnissen, die für eine breite Markteinführung von Elektromobilität unerlässlich sind. Eine fokussierte Erprobung der Elektromobilität bringt enorme Kosteneffizienzvorteile im Vergleich zu einer unkontrollierten Verbreitung mit sich. Der Klima- und Energiefonds sieht das Programm „Modellregionen Elektromobilität“ und die Vernetzungs- und Konsolidierungsprojekte der Regionen als Treiber und Wegbereiter für eine Verbreitung der Elektromobilität in Österreich. Die mediale Aufmerksamkeit, welche auf die jeweilige Modellregion gerichtet ist, und das aktive Verbreiten der Erkenntnisse und Erfolge in den Modellregionen sollen in den nächsten Jahren viele österreichische Projekte inspirieren. Die Vorarbeit in den Modellregionen und die zielgerichtete Ausweitung und Verbreitung der Erkenntnisse werden den Einstieg für viele neue Akteure und Zielgruppen erleichtern.

Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes
- die Nutzung der Synergien und das gegenseitige Fördern der Marktpenetration von erneuerbarer Energie und Elektromobilität: Erneuerbare Energien sollen die Elektromobilität 100 % emissionsfrei machen und die Elektromobilität kann zukünftig dazu beitragen, die Ertragsschwankungen von erneuerbaren Energien auszugleichen
- die Gewinnung von Erkenntnissen und folglich von Lösungsansätzen zu Markteinführungshürden, um die weitere Verbreitung der Elektromobilität in Österreich zu erleichtern
- die Förderung der Kombination von nachhaltigen Energie- und Mobilitätsdienstleistungen
- die Initiierung neuer Formen der Mobilität (z. B. die Einbindung von E-Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr (ÖV), das Beziehen der Dienstleistung „Mobilität“ von einem/einer AnbieterIn anstelle des Besitzes des Fahrzeugs)
- die Zusammenführung von Produkten aus Technologieentwicklung und Demonstration und folglich die Markteinführung in der Modellregion mit Fokus auf österreichische Wertschöpfung
- das Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die Einführung von E-Fahrzeugen, gepaart mit dem Anspruch, Erfahrungen und Best-Practice-Ansätze für eine spätere Programm-Multiplikation in ganz Österreich zu gewinnen

Um die Programmstrategie während der gesamten Laufzeit des Projekts aufrechterhalten zu können, wird den Betreibergesellschaften bzw. den Unternehmen

(EinreicherInnen) verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Austausch mit anderen Modellregionen und Leuchttürmen innerhalb eines Beirats, Disseminierungsveranstaltungen zu den Ergebnissen) zuteil. Darüber hinaus bestehen weitere Programme des Klima- und Energiefonds (z. B. Forschungsprogramme, Leuchttürme Elektromobilität, Förderaktion Photovoltaik, Greenstart, „klimaaktiv mobil“, Klima- und Energie-Modellregionen), welche Synergien mit den „Modellregionen Elektromobilität“ ermöglichen können. Die im Rahmen der „Modellregionen Elektromobilität“ erfassten Projekte sollten sich auch aktiv um die Zusammenarbeit mit Projekten aus den oben genannten Programmen bemühen.

Signifikante Veränderungen können nur mit umfassenden, am Gesamtsystem orientierten Konzepten und Lösungen bewerkstelligt werden. Daher sind im Programm der gesamte Lebenszyklus und alle Phasen von der Energieaufbringung über die Energiedienstleistung bis hin zur Mobilitätsbereitstellung und zu Anreizsystemen zu berücksichtigen. Im Rahmen der Programmstrategie kommt daher der Systemintegration bzw. der Transformation des Gesamtsystems ein hoher Stellenwert zu.

Um all diese Ziele zu erreichen, bedarf es Know-how und Erfahrung. Das Programm „klimaaktiv mobil“ des BMLFUW und des Klima- und Energiefonds kann durch das vorhandene Beratungsprogrammnetzwerk Stakeholder, insbesondere einzelne interessierte Unternehmen und Kommunen, die als Projektpartner teilnehmen können, informieren und beraten. Interessierte können die „klimaaktiv mobil“-Beratungsangebote zu Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltung, für Städte, Gemeinden und Regionen sowie für Tourismus und Freizeit für ergänzende Vorhaben der Projekteinreichung entsprechend den Förderrichtlinien nutzen.

3.0 Themenfelder der Ausschreibung

Die vorliegende Ausschreibung fokussiert auf folgende 4 Themenfelder, die Elektromobilität insbesondere in den Modellregionen, aber auch über die Modellregionen hinaus weiter in eine breite Anwendung bringen sollen.

3.1 Bonusförderung – Ladeinfrastruktur in Modellregionen Elektromobilität

Das Ziel des Themenfelds „Bonusförderung – Ladeinfrastruktur in Modellregionen Elektromobilität“ ist der Aufbau öffentlich zugänglicher (im Sinne dieser Ausschreibung) Lademöglichkeiten. Als öffentlich zugänglich sind jene Ladestellen zu verstehen, die an Werktagen während 8 Stunden für die Öffentlichkeit zugänglich sind und wo das Bezahlen für Nutzung und Strombezug ohne Vertrag mit dem Ladestellenbetreiber und ohne Identifizierung des Nutzers/der Nutzerin möglich ist.

Um eine verstärkte Systemwirkung zu erreichen, ist bei der Einreichung dieses Themenfelds eine enge Abstimmung mit dem Konzept der jeweiligen Modellregion durchzuführen.

Gefördert wird die Errichtung von E-Ladestellen, an denen ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen als Antriebsenergie für Elektrofahrzeuge erhältlich ist. Jede geförderte Ladestelle muss einzeln abgesichert sein. Die förderfähigen Kosten ergeben sich aus den Investitionskosten sowie Kosten für Planung und Montage und setzen sich aus nachfolgenden Punkten zusammen:

- Infrastruktur für E-Ladestelle
- Elektrikarbeiten
- Grabungsarbeiten
- Planungskosten
- Aufrüstung bzw. Anpassung bestehender Infrastruktur an den geforderten Technikstandard¹

Alle weiteren Kosten, die mit der Errichtung der Ladestellen in Verbindung gebracht werden können

(wie beispielsweise Netzzutritts- und -zugangsgebühren, Ausbau oder Errichtung von Trafos, neu errichtete Zuleitungen, Verwaltungsabgaben, Gerichts- und Notariatsgebühren, Grundstückskosten, Aufschließungskosten oder stromproduzierende Anlagen etc.), sind als nicht förderfähige Anlagenteile zu sehen.

Die Förderhöhe ist abhängig von der Ausführung der Ladestelle und/oder der zugeführten Leistung. Die technischen Ausprägungen, sowie die Förderhöhen orientieren sich an den Vorgaben der „klimaaktiv mobil“-Förderoffensive „E-Ladeinfrastruktur“, allerdings mit einer Erhöhung der Förderung um jeweils 25 %. Die Förderung ist jedenfalls für Betriebe mit 30 % und für Gebietskörperschaften mit 50 % der förderfähigen Nettokosten begrenzt und wird in Form von nicht rückzahlbaren Investitionskostenzuschüssen vergeben. Die Förderansuchen sind vor Bestellung und Lieferung jeglicher wesentlicher Anlagenteile bei der Kommunkredit Public Consulting GmbH (KPC) zu stellen.

Die Ladeinfrastrukturförderung kann von Organisationen, Unternehmen und Gebietskörperschaften in bestehenden Modellregionen Elektromobilität eingereicht werden.

Die geförderte Ladeinfrastruktur soll den technischen Anforderungen der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entsprechen. Diese Anforderungen sind als Mindestanforderungen zu verstehen.

Die Berechnung der Förderung erfolgt in Form einer Pauschale pro abgesicherter Ladestelle in Abhängigkeit der technischen Ausgestaltung der Ladestelle (Ausführung, Leistung, Spannung und Stromstärke).

- 250 Euro für **Normalladen** mit Wechselstrom bis 3,7 kW (230 V, 16 A), Wallbox oder Standsäule (bis zu 10 Ladestellen)
- 375 Euro für **Normalladen** mit Wechselstrom mit 11 kW (400 V, 16 A) bzw. 22 kW (400 V, 32 A), Wallbox (bis zu 10 Ladestellen)

¹) Die geförderte Ladeinfrastruktur soll den technischen Anforderungen der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entsprechen. Diese Anforderungen sind als Mindestanforderungen zu verstehen.

- 1.250 Euro für **Normalladen** mit Wechselstrom mit 11 kW (400 V, 16 A) bzw. 22 kW (400 V, 32 A), Standsäule (bis zu 10 Ladestellen)
- 2.500 Euro für **Schnellladen** mit Wechselstrom mit 44 kW (400 V, 63 A; bis zu 10 Ladestellen)
- 12.500 Euro für **Schnellladen** mit Gleichstrom mit ≥ 50 kW (500 V, ≥ 125 A) bzw. Kombi-Stationen mit Gleichstrom ≥ 50 kW und Wechselstrom 44 kW (bis zu 5 Ladestellen)

Zielgruppe

Einreichen können sämtliche Organisationen, Unternehmen und Gebietskörperschaften, welche mit Zustimmung der Betreibergesellschaft der jeweiligen Modellregion (schriftliche Zustimmungserklärung) Ladestationen innerhalb der geografischen Grenzen der jeweiligen Modellregion errichten. Die Ladestellen sind innerhalb 1 Jahres nach Genehmigung der Förderung zu errichten.

Für diesen Themenschwerpunkt stehen mindestens 300.000 Euro des verfügbaren Budgets zur Verfügung.

3.2 Bewusstseinsbildung: Praxistests für NutzerInnengruppen

Bewusstseinsbildungsprojekte, welche die Vorteile und den Nutzen von Elektromobilität hervorheben und kommunizieren, sind wesentlicher Treiber bei der weiteren Umsetzung von Elektromobilität. Die Modellregionen sind Know-how-Träger aufgrund der mehrjährigen Erfahrungen durch umfassende (Test-)Anwendungen von Elektromobilität. Auf Basis der Erkenntnisse aus den bisher umgesetzten Maßnahmen werden Projekte gesucht, die das Bewusstsein für betriebliche und/oder private Nutzung der Elektromobilität stärken.

Der Fokus bei Bewusstseinsbildungsprojekten liegt auf Testaktionen und Verleihplattformen.

Mit der Durchführung von groß angelegten Testaktionen bzw. dem Aufbau von Verleihplattformen können neue potenzielle NutzerInnen für Elektrofahrzeuge gezielt angesprochen werden und Umstiegsbarrieren abgebaut werden. Verleihplattformen können einerseits die Modellregionen Elektromobilität bedienen und andererseits auch auf die Klima- und Energie-Modellregionen (aktuell 104 Regionen) ausgedehnt werden. Der Klima- und Energiefonds unterstützt auch im Rahmen seiner Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit aktiv eine Positionierung von Verleihplattformen in den Klima- und Energie-Modellregionen und Modellregionen Elektromobilität.

Testaktionen für Elektrofahrzeuge können punktuell, aber auch über einen Zeitraum von bis zu 1 Jahr angelegt sein und sollen NutzerInnen die Möglichkeit geben, verschiedene Elektrofahrzeuge kennenzulernen und zu erproben. Durch diese Aktionen kann ein hoher Identifikationsgrad mit Elektrofahrzeugen bei den Testpersonen erreicht werden. Besonders soll die Bewusstseinsbildung der Zielgruppe der SchülerInnen und StudentInnen mit diesem Programm adressiert werden. Praxistests mit einspurigen E-Fahrzeugen (Elektroscooter) eignen sich hier ausgezeichnet.

Informationsmaterialien, die für die Test- oder Verleihaktionen erarbeitet werden, sollen zielgruppenspezifische (Gemeinden, Betriebe, Private) Informationen über mögliche Förderungen für Elektrofahrzeuge beinhalten.

Investive Maßnahmen und immaterielle Leistungen können auf Grundlage der „klimaaktiv mobil“-Richtlinie gefördert werden. Konzeptstellungen werden im Rahmen von Direktvergaben im Rahmen des Bundesvergabegesetzes mit maximal 100.000 Euro exkl. USt. beauftragt. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb 1 Jahres erfolgen.

Zielgruppe

Einreichberechtigt sind sämtliche Organisationen und Unternehmen in Österreich, die eine solche Aufgabe übernehmen können.

3.3 Interoperabilität von Ladestationen

Das Ladestellennetz wird in Österreich laufend ausgebaut (siehe auch 3.1). Die NutzerInnenfreundlichkeit und möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit sind eine große Herausforderung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur. Das Ziel des gegenständlichen Themenfelds ist der Aufbau eines sogenannten „Hubs“ für die nationale und die europaweite Vernetzung von Anbietern von Ladeinfrastruktur (insbesondere Modellregionen Elektromobilität), um interoperables Laden inkl. Abrechnung sowohl innerhalb Österreichs als auch über die Grenzen hinaus zu ermöglichen. Es müssen die Identifikation und Aufbereitung der Bedürfnisse der österreichischen MarktteilnehmerInnen behandelt werden, um eine bestmögliche Vernetzung untereinander und über die Bundesgrenzen hinaus mit anderen MarktteilnehmerInnen oder übergeordneten Plattformen zu gewährleisten. Der „Hub“ muss eine Zugänglichkeit und Vernetzbarkeit von/zu allfälligen anderen „Hubs“ ermöglichen und darf MarktteilnehmerInnen nicht aktiv ausgrenzen.

Falls die finale Umsetzung nicht Gegenstand der Einreichung ist und sich diese etwa auf Konzeption und erste Aufbaumaßnahmen beschränkt, müssen zumindest der Zeitplan, Milestones, teilnehmende Akteure und Finanzierung bis zur finalen Umsetzung in der Einreichung thematisiert werden.

Investive Maßnahmen und immaterielle Leistungen können auf Grundlage der „klimaaktiv mobil“- bzw. FTI-Richtlinie gefördert werden. Direktvergaben können im Rahmen des Bundesvergabegesetzes mit maximal 100.000 Euro exkl. USt. beauftragt werden. Die Umsetzung der Beauftragung muss innerhalb 1 Jahres erfolgen.

Neben den allgemeinen Beurteilungskriterien gelten hier im Speziellen folgende Kriterien:

- Anzahl der teilnehmenden Akteure
- Grad der Umsetzung: Konzept versus Demobetrieb versus Echtbetrieb

Zielgruppe

Einreichberechtigt sind sämtliche Organisationen und Unternehmen in Österreich, die eine solche Aufgabe übernehmen können. Es ist jedoch wesentlich, dass die Mehrzahl der großen Ladestationenbetreiber und Modellregionen Elektromobilität (zumindest 3 Modellregionen) als Partner der **Einreichung** aufscheinen.

3.4 Förderung von Elektrofahrzeugen für PendlerInnen

Nach erfolgreichen Jahren der Förderung des Ankaufs von Fahrzeugen zur betrieblichen Nutzung soll zur weiteren Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen in den Modellregionen Elektromobilität der Ankauf von E-PKW (Fahrzeugklasse M1) durch PendlerInnen gefördert werden. Pro Modellregion steht ein Budget von maximal 500.000 Euro zur Verfügung.

Von der Betreibergesellschaft einer bestehenden Modellregion ist als Einreicher ein innovatives Konzept zur Förderung der Fahrzeuge inkl. Darstellung der Schnittstelle zur Abwicklungsstelle vorzulegen. Insbesondere die Verknüpfung mit verkehrsmindernden Maßnahmen und Maßnahmen zur Integration in den öffentlichen

Verkehr (z. B. Anbindung an Park & Ride-Stationen, Kombination mit ÖV-Ticket) sind besonders erwünscht. Bei Genehmigung des jeweiligen Projekts kann die Betreibergesellschaft mit bis zu 50.000 Euro (aus den genannten 500.000 Euro) zur Umsetzung beauftragt (laut Bundesvergabegesetz) werden. Die Beauftragung kann beispielsweise NutzerInnenerhebungen oder Kommunikationsmaßnahmen umfassen.

Im Rahmen eines Antrags sind diese Module mit dem jeweiligen Mittelbedarf exakt darzustellen.

Die Fahrzeuge können entsprechend den Vorgaben des „klimaaktiv mobil“-Förderprogramms pauschal mit maximal 4.000 Euro (jedoch maximal 30 % der Investitionskosten) gefördert werden. Geringere Förderhöhen sind im Rahmen der Einreichung des Gesamtprojekts natürlich möglich (Erhöhung der Anzahl der förderbaren Fahrzeuge). Die Außerbetriebnahme eines fossilen Fahrzeugs im Zeitraum 2 Monate vor bzw. nach Rechnungsdatum des E-Fahrzeugs ist durch den/die FahrzeugnutzerIn mittels Abmeldebestätigung nachzuweisen.

Dies gilt nicht bei der Anschaffung von Erstfahrzeugen, d. h. es gilt dann nicht, wenn der Käufer zuvor kein Halter, Besitzer oder Leasingnehmer eines fossil betriebenen Fahrzeuges war. Weiters gilt dies nicht, wenn das ersetzte Fahrzeug ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug ist.

Die Abmeldebestätigung unter Pkt. 3.4 S. 8 des Leitfadens ist auf Nachfrage vorzulegen.

Die Betreibergesellschaft hat in geeigneter Form nachzuweisen, dass im Rahmen des Gesamtprojekts weiterhin die Versorgung der zusätzlichen Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern gewährleistet ist.

Zielgruppe

Einreichen kann die Betreibergesellschaft der jeweiligen Modellregion. Die FahrzeugnutzerInnen haben ihren Wohnsitz innerhalb der Modellregion mittels Adresse auf dem Zulassungsschein nachzuweisen. Die Fahrzeuge sind innerhalb 1 Jahres nach Genehmigung der Förderung in Verkehr zu bringen.

4.0 Wegweiser zur Ausschreibung

4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

In Abhängigkeit von der Wahl des Themenfelds in Kapitel 3 sind nur jeweils die Betreibergesellschaften der bestehenden Modellregionen oder alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung im Sinne des Ausschreibungsgegenstandes zur weiteren Entwicklung der Modellregionen beitragen können, teilnahmeberechtigt.

Eine aktive Zusammenarbeit mit bestehenden Modellregionen bzw. PartnerInnen der Modellregionen ist verpflichtend.

4.2 Budget

Im Rahmen der Ausschreibung stehen 1,7 Mio. Euro an Mitteln zur Verfügung.

Aufgrund des limitierten Budgets werden nur jene Projekte, die von der Fachjury am besten bewertet werden, unterstützt. Die budgetäre Projektkosten-Obergrenze ist naturgemäß durch das verfügbare Förderbudget limitiert. Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben. Für das Themenfeld „Ladeinfrastruktur in E-Modellregionen“ stehen zumindest 300.000 Euro zur Verfügung.

4.3 Grundsätze der Ausschreibung

- Einsatz erneuerbarer Energien: Erneuerbare Energien sind der Schlüssel zur ökologischen Nachhaltigkeit und langfristigen Akzeptanz der Elektromobilität. Deshalb liegt seit Anbeginn ein Fokus der Ausschreibung auf diesem Aspekt. Projekte, welche die untrennbare Verknüpfung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern und Elektromobilität darstellen, sind gefragt. Einzelförderungen von Projekten im Bereich erneuerbarer Energien sind nicht Gegenstand dieser Ausschreibung. Energiebilanztechnisch muss ein etwaiger zusätzlich benötigter Strom über Anlagen erneuerbarer Energien bereitgestellt werden.
- Stärkung des und Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Koexistenz und Synergie).
- Entwicklung innovativer Ansätze und Verbreitung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit. Öffentlich

zugängliche Monitoring-Ergebnisse und fundierte Projektberichte sind dafür Grundvoraussetzung.

- Die Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen zu erzielen ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene zweispurige Fahrzeuge. Der Schwerpunkt der Investitionen richtet sich somit an dementsprechende Technologien. Alle Fahrzeugformen müssen jedenfalls den Gesamtansatz der Modellregion unterstützen und zu einem möglichst hohen Umweltnutzen beitragen.

4.4 Unterstützte Maßnahmen

- investive Maßnahmen in Fahrzeuge oder Ladeinfrastruktur („klimaaktiv mobil“-Richtlinien)
- Konzepte und Machbarkeitsstudien, die eine direkte Umsetzung beabsichtigen (Direktbeauftragung bzw. FTI-Richtlinien)
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung (Direktbeauftragung)

4.5 Einreichunterlagen

Die Einreichung muss den jeweiligen Grundsätzen der in Kapitel 3 definierten Themenfelder entsprechen. Die Einreichunterlagen sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 4.8).

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen des Themenfelds 3.1 sind erforderlich:

- Bestätigung der Betreibergesellschaft, dass sich die Ladestelle innerhalb der Regionsgrenzen befindet und den Zielen der Modellregion entsprechend errichtet wurde
- Angebote über die Anlagenkosten

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen der Themenfelder 3.2 bis 3.4 sind erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige Betreibung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:
 - qualitative Beschreibung des Projekts
 - Darstellung des Antragstellers/der Antragstellerin und etwaiger PartnerInnen
 - Beschreibung des Marktpotenzials
 - Chancen und Risiken des Projekts

- Finanzbedarf inkl. Planrechnung für 3 Jahre
- bei Förderung: Darstellung der Projektfinanzierung über die beantragte Förderung hinaus
- Leistungsverzeichnis mit detaillierter Darstellung und Aufteilung der Kosten
- Zeitplan
- Die Erfüllung der in Punkt 4.3 angeführten Grundsätze zur Einführung von E-Fahrzeugen muss in den Einreichunterlagen thematisiert werden
- bei Investitionen: Technische Beschreibungen der geplanten Ladestelleninfrastruktur, der Fahrzeuge (Verbrauch, Reichweite) und der Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern (Leistung, Produktionsdaten) sind vorzulegen
- Um den Umwelteffekt bewertbar machen zu können, sind folgende Angaben notwendig:
 - Anzahl der E-Fahrzeuge
 - Abschätzung der zurückgelegten Kilometer pro Jahr
 - Stromverbrauch der E-Fahrzeuge

4.6 Anerkennbare Kosten

Anerkennbare Kosten laut den Förderrichtlinien für das „klimaaktiv mobil“-Förderprogramm sind Kosten für jene Leistungen, die unmittelbar mit dem Umwelteffekt (in Form von CO₂-Einsparungen) in Zusammenhang stehen (= umweltrelevante Investitionskosten). Anerkennbare Kosten forschungsrelevanter Projektteile sind den FTI-Richtlinien zu entnehmen. Anerkennbare Kosten bei Direktvergaben werden im Einzelfall geprüft.

4.7 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei dem/der AntragstellerIn und etwaigen PartnerInnen, wenn vertraglich mit dem Klima- und Energiefonds nicht anders vereinbart. Das Urheberrecht ist davon unbetroffen. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von den Modellregionen ausgehen soll, größtmöglich ist.

4.8 Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- **Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programmziel**
Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte, gesamtheitlicher

integrativer Ansatz und eine mögliche Kooperation mit bestehenden Modellregionen und gegebenenfalls Leuchttürmen der Elektromobilität

- **Qualität des Vorhabens**
 - technische Qualität
 - Qualität der Planung
- **Eignung der Projektbeteiligten**
 - Potenzial der Betreibergesellschaft oder des Unternehmens zur Realisierung der Programmziele
 - Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe
- **ökonomisches Potenzial und Verwertung**
 - KundInnenorientierung, Erhöhung des KundInnennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
 - Verbreitungspotenzial in der Zielregion
 - Interoperabilität
 - ökonomische Aspekte wie wirtschaftliche Verwertbarkeit

Anträge unter 3.1 werden nach dem „First come, first serve“-Prinzip vergeben.

4.9 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für Investitionsförderungen kommen die Förderrichtlinien für das „klimaaktiv mobil“-Förderprogramm i.d.g.F. zur Anwendung.

Für Studien und entwicklungsrelevante Teile kommen die „Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung, Technologieentwicklung und Innovation“ (FTI-Richtlinien) i.d.g.F. zur Anwendung. Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt.

Soweit die aus dem Programm Modellregionen Elektromobilität geförderten Maßnahmen als Endenergieverbrauchseinsparungen im Sinne des EEffG anrechenbar sind, werden diese zur Gänze dem Klima- und Energiefonds als strategische Maßnahme gemäß § 5 Abs. 1 Z 17 EEffG zugerechnet. Eine teilweise oder gänzliche Geltendmachung der anrechenbaren Maßnahmen durch Dritte, insbesondere durch Übertragung durch den/die FördernehmerIn zum Zwecke der Anrechnung auf Individualverpflichtungen gemäß § 10 EEffG, ist nicht möglich.

5.0 Ablauf

Evaluiert werden grundsätzlich alle Einreichungen, die vollständig innerhalb der Einreichfrist bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) einlangen.

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der KPC als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die AntragstellerInnen werden auf leicht behebbare formale Mängel hingewiesen. Eine Korrektur solcher Mängel ist innerhalb der Einreichfrist möglich. Bei nicht behebbaren formalen Mängeln werden die Anträge dem Präsidium des Klima- und Energiefonds

zur Ablehnung vorgeschlagen. Bei Förderansuchen, welche die Formalkriterien erfüllen, erfolgt eine fachlich-inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und/oder internationalen ExpertInnen.

Projekte aus Themenfeld 3.1 werden direkt von der KPC als Abwicklungsstelle beurteilt.

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds entscheidet letztlich als oberstes Organ über die Vergabe der Mittel.

6.0 Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle (www.umweltfoerderung.at) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten (www.klimafonds.gv.at/emob).

Informationen

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstraße 9, 1092 Wien

Kontaktpersonen

DI Wolfgang Löffler, MSc
Telefon: 01/316 31-220
E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

Mag. (FH) Georg Schmutterer
Telefon: 01/316 31-354
E-Mail: g.schmutterer@kommunalkredit.at

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

Programm-Management:
Christoph Wolfsegger

Grafische Bearbeitung:
r+k kowanz

Fotos:
Klima- und Energiefonds/Ringhofer
Titelbild: Modellregion e-mobility on demand
Rückseite: Modellregion VLOTTE

Herstellungsort:
Wien, August 2015

