

Leitfaden zur Ausschreibung Elektromobilität

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



Vorwort

„Verlassen wir das Öl, bevor es uns verlässt“, sagte Fatih Birol, Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA) vor einigen Monaten in einem Interview. Er spielte dabei auf Aussagen einiger großer Analysten an, die den „Peak“ für konventionell förderbares Erdöl bereits überschritten sehen. Das ist insbesondere für Fragestellungen im Bereich der Mobilität eine folgenreiche Aussage.

Die exorbitante Preisentwicklung bei Erdölprodukten sollte man endlich zum Anlass nehmen, um den Umgang mit Energie zu überdenken. Statt dem Ruf nach günstigen Preisen braucht es eine Umorientierung auf brauchbare Alternativen. Ein intelligenteres Mobilitätskonzept, auf Energiedienstleistungen aufgebaut, kann ein erster Schritt in Richtung Transformation unseres Energiesystems sein. Meine Vision: eine grüne Autorevolution.

Zwei Ziele müssen dafür verfolgt werden: Energie muss wesentlich effizienter genutzt werden. Zweitens, für die nach diesem Technologiesprung noch notwendige Energie muss der Anteil der Erneuerbaren Energien beträchtlich gesteigert werden.

60 % der importierten Erdölprodukte werden heute als Kraftstoff verbrannt. Wenn es gelingt, diesen Prozentsatz nur geringfügig zu reduzieren, sinkt die Abhängigkeit von Preisschwankungen auf den internationalen Ölmärkten. Ich darf somit alle Akteure aus Wirtschaft, dem Öffentlichen Sektor und der Wissenschaft einladen, sich zu einem zukunftsfähigen Mobilitäts- und Energiebereitstellungskonzept für die Einführung von Elektro-Fahrzeugen ermutigen zu lassen und sich als Großregion bei dieser ersten Ausschreibung zu beteiligen.

Eveline Steinberger
Geschäftsführung Klima- und Energiefonds



Das Wichtigste in Kürze

Das Programm strebt eine Initialzündung für die Markteinführung von Elektrofahrzeugen in einer ganzheitlichen Betrachtung für den gewerblichen und privaten Gebrauch in einer städtischen Agglomeration (mind. 100 000 Einwohner) und ihrem Umland an. Im Mittelpunkt steht eine fokussierte, auf eine Region konzentrierte Demonstration, um die Funktionalität und Attraktivität im Zusammenspiel von Individuen, Unternehmen und Politik zu realisieren.

Die neuen Mobilitätskonzepte, kombiniert mit erneuerbaren Energiebereitstellungsnetzen, sollen maßgeblich zur Entwicklung einer mit einem nachhaltigen Energiesystem zu vereinbarenden Verkehrskonzeptionierung und zur Stärkung der Technologiekompetenz österreichischer Unternehmen beitragen.

Der Klima- und Energiefonds orientiert dabei seine Strategie entlang von drei Leitlinien (siehe Strategisches Planungsdokument des Klima- und Energiefonds):

- Low Energy: Die Verfügbarkeit der wohlstandsrelevanten Energie-Dienstleistungen für Mobilität, Wohnen und Produktion mit höchst effizienten Energietechnologien bei der Anwendung und Transformation von Energie.
- Low Carbon: Ein kontrollierter Rückzug aus fossiler Energie, wonach vor allem die aktuellen Investitionsentscheidungen in Haushalten und Unternehmungen zu bewerten sind, um Stranded Investments zu vermeiden.
- Low Distance: Wo immer es vertretbar ist, wäre lokal verfügbarer Primärenergie der Vorrang gegenüber importierten Energieträgern zu geben.

Die Ausschreibung Elektromobilität orientiert sich somit an den oben genannten Grundstrategien des Klima- und Energiefonds. Die Themenstellungen und Ansätze für die vorliegende Ausschreibung wurden in mehreren Expertengesprächsrunden erarbeitet. Sie bauen auf eine elektrisch-betriebene Fahrzeugtechnologie auf, die von Komfort und Fahrleistung mit einem erdölbetriebenen Antriebsstrang konkurrieren kann.

Inhalte der Ausschreibung

- Entwicklung und Realisierung eines intelligenten Mobilitätskonzeptes
- Aufbau einer Betankungsinfrastruktur auf Basis Erneuerbarer Energien
- Integration von Elektro-Fahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund (Gehen, Radfahren, öffentlicher und gewerblicher Personennahverkehr)

Zugelassene Projektwerber

Eine Betreibergesellschaft, die die Inhalte der Ausschreibung respektive die Programmziele realisieren kann.

Einreichung

1.9.2008 bis 31.10.2008

Einreichung bei

www.klimafonds.gv.at

Ausrichtung und Ziele des Programms

Ausgangssituation

Der Ölverbrauch wächst schneller als erwartet. Ohne radikalen Umbau des globalen Energiesystems wird global laut einer Analyse der IEA bis 2050 um 70 % mehr Öl verbraucht und um 130 % mehr CO₂ ausgestoßen. Das könnte eine Erhöhung der globalen Durchschnittstemperaturen um 6 Grad bringen.

Der Verkehr zeichnet für einen wesentlichen Anteil am Energieverbrauch und an den CO₂-Emissionen in Österreich verantwortlich. Seit den 90iger Jahren ist es nicht gelungen, diesen Trend umzukehren. Im Gegenteil, insbesondere die Treibhausgasemissionen sind im Sektor Verkehr in diesem Zeitraum um 83 % angestiegen. Allein der Individualverkehr trägt zur Hälfte der Emissionen bei.

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „grüne Autorevolution“. Getankt wird beispielsweise Strom, erzeugt aus Fotovoltaik und Wind, statt Treibstoffe aus fossilen Quellen. Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente erneuerbare Energiebereitstellung eine wesentliche Rolle. Das Programm des Klima- und Energiefonds kann dazu beitragen, den Verkehr der Zukunft als Energiedienstleistung für Mobilität und Energieerzeugung mit all seinen unterschiedlichen Facetten (z. B. vehicle to grid, gebäudeintegrierte Energieerzeugung u.v.m.) zu begreifen.

Programmziele

Das Programm hat zum Ziel, kooperative Maßnahmenpakete und Begleitmaßnahmen in einer österreichischen städtischen Agglomeration (mind. 100 000 Einwohner) und ihrem Umland und ihren Akteuren aus Wirtschaft, dem Öffentlichen Sektor und der Wissenschaft zur breiten Einführung von Elektrofahrzeugen mit einem Investitionszuschuss für sämtliche umweltrelevante Anschaffungen zu unterstützen.

Das Maßnahmenbündel für Mobilität und erneuerbare Energiebereitstellung soll maßgeblich zur Reduktion von CO₂-Emissionen, zur Entwicklung eines nachhaltigen Energiesystems, zur Initiierung von neuen Mobilitätsformen und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Anbieter durch Technologievorsprung beitragen.

Folgende fünf Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt

- Schaffung einer erneuerbaren Elektrotank- und Batterielade-Infrastruktur, konzentriert auf eine österreichische städtische Agglomeration (mind. 100 000 Einwohner) und ihrem Umland.
- Die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes, die Schaffung von Energiedienstleistungen für Mobilität, die dezentrale Erzeugung Erneuerbarer Energie (z. B. Gebäudeintegrierte Energieerzeugung) für Elektro-Mobilität und die Anwendung von Energiespeicherkonzepten wie „vehicle to grid“ sind Ziele des Programms. Die Stimulierung erforderlicher ordnungspolitischer Anreizsysteme (z. B. City Maut) ist wünschenswert und für den Erfolg des Programms maßgeblich.
- Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die Einführung von Elektrofahrzeugen gepaart mit dem Anspruch, Erfahrungen und Best-Practice-Ansätze für spätere Programmmultiplikation in weiteren österreichischen Großstädten zu gewinnen.
- Initiierung neuer Formen der Mobilität

Wichtige Aspekte des Programms sind:

- Aufbau einer „Betankungs“-Infrastruktur und Schwerpunktsetzung auf Erneuerbare Energieträger
- Schaffung intelligenter Gesamtsysteme: z. B. Mobilität und dezentrale Energieerzeugung („Gebäude als Kraftwerk“)
- Nahtlose Integration der E-Fahrzeuginfrastruktur in den regionalen Umweltverkehrsverbund

Programmstrategie

Für die Erzielung deutlicher Wirkung im Sinne der Programmziele sind einerseits eine Konzentration auf eine österreichische Modellregion im Sinne eines Setzens von sichtbaren Impulsen und andererseits die kontinuierliche Weiterverfolgung technologischer Fragestellungen im Bereich des Antriebsstranges und der Speicherung erforderlich. Dafür können die parallel laufenden Forschungsprogramme des Klima- und Energiefonds genutzt werden.

Um die Programmstrategie während der gesamten Laufzeit des Programmes aufrechterhalten zu können, wird der Betreibergesellschaft verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z. B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Bereitstellung einer Expertenplattform und eines Netzwerkes) zuteil. Darüber hinaus werden bestehende Begleitprogramme des Klima- und Energiefonds (z. B. Neue Energien 2020, Förderaktion Fotovoltaik) aktiv genutzt bzw. im Bedarfsfall zukünftig initiiert.

Signifikante Veränderungen können nur mit umfassenden, am Gesamtsystem orientierten Konzepten und Lösungen bewerkstelligt werden. Daher sind im Programm der gesamte Lebenszy-

klus und alle Phasen von der Energieaufbringung über Energiedienstleistung bis hin zur Mobilitätsbereitstellung und Anreizsystemen zu berücksichtigen. Im Rahmen der Programmstrategie kommt daher der Systemintegration bzw. der Transformation des Gesamtsystems hoher Stellenwert zu.

Mengengerüst für Elektrofahrzeuge und die dazu benötigte Erneuerbare Energie (exemplarisch)

Darstellung der zukünftig eingesetzten Elektrofahrzeuge am Beispiel einer Modellregion:

Annahme Modellregion

- Größe der Modellregion:
ca. 400 000 Einwohner
- Pkw Bestand heute: 200 000
(in Österreich ca. 0,5 PKW per Einwohner)
- Bei kleineren oder größeren Regionen sind die oben angeführten Werte dementsprechend anzupassen.

Annahme Stromverbrauch

- Elektrofahrzeug Verbrauch = 18 kWh/100 km
- Durchschnittlich zurückgelegte Jahresdistanz = 7.500 km
- Volllaststunden PV = 1.000
- Volllaststunden Wind = 1.500

Jahr	Elektrofahrzeuge (Pkw)*	Benötigte kWh**	Benötigte PV-Kapazität	Benötigte Wind-Kapazität	50 % Wind 50 % PV
Vor der Initiative (vor 2008)	Einzelne Fahrzeuge		–	–	
2010	1000 = 0,5 %	1,35 GWh	1,35 MW	0,9 MW	1,15 MW
2015	10000 = 5 %	13,5 GWh	13,5 MW	9 MW	11,5 MW
2020	100000 = 50 %	135 GWh	135 MW	990 MW	115 MW
2030	200000 = 100 %	270 GWh	270 MW	180 MW	230 MW

* Abschätzung für die oben beschriebene Modellregion
 ** Abschätzung aufgrund der oben beschriebenen Annahmen für den Stromverbrauch

Themenfelder der Ausschreibung

Zentrales Ziel des Programms ist eine technisch-ökonomische und technisch-ökologische Gesamtlösung zur Realisierung einer grünen Auto-revolution für die städtische Agglomeration und ihr Umland zu demonstrieren.

Entwicklung eines intelligenten gesamtheitlichen Mobilitätskonzeptes

Die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes, die Schaffung von Energiedienstleistungen für Mobilität, die dezentrale Erzeugung Erneuerbarer Energie (z. B. Gebäudeintegrierte Energieerzeugung) für Elektro-Mobilität und die Anwendung von Energiespeicherkonzepten wie „vehicle to grid“ sind Ziele des Programms. Die Stimulierung erforderlicher ordnungspolitischer Anreizsysteme (z. B. City Maut) ist wünschenswert und für den Erfolg des Programms maßgeblich. Aus den genannten Anforderungen heraus ist ersichtlich, dass dieses Themenfeld mit der Schaffung der Betankungsinfrastruktur verwoben ist.

Wiederrum entsprechend der Lebens- und Arbeitsmerkmale der Stadt soll ein Konzept erarbeitet werden, das die nahtlose Integration der Elektro-Fahrzeuge in den regionalen Umweltverkehrsverbund erlaubt.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Mobilitätsformen Gehen, Radfahren, Nutzung öffentlicher umweltfreundlicher Verkehrsmittel in der City sinnvoll mit der Elektromobilität zu verknüpfen, um die Schadstoffbelastung einer Stadt wesentlich zu reduzieren und gleichzeitig das Mobilitätsbedürfnis der Stadtbewohner bestmöglich zu befriedigen. Für die Elektromobilität ist insbesondere auf den gewerblichen und industriellen Einsatzbereich von Pkws Bedacht zu nehmen, wie auch auf jenen Teil der Bevölkerung, der sich vom Umland in die Stadt hinbewegt bzw. von der Stadt in das Umland bewegt.

Aufbau einer Betankungsinfrastruktur auf Basis Erneuerbarer Energien

Das Themenfeld „Schaffung einer erneuerbaren Elektrotank- und Batterielade-Infrastruktur“, konzentriert auf eine österreichische städtische Agglomeration (mind. 100 000 Einwohner), ist das zweite Herzstück für die Einführung von Elektroautos. Entsprechend der Lebens- und Arbeitsmerkmale der Bewohner der Stadt sollen Betankungsmöglichkeiten auf Basis von erneuerbaren Energieträgern (insbesondere Fotovoltaik- und Windstrom sowie Kleinwasserkraft) zusätzlich errichtet werden. Die Produktion von Erneuerbarer Energie erfolgt nicht immer zeitgleich zum Bedarf. Es muss jedoch sichergestellt sein,

dass innerhalb der Modellregion zusätzliche Erneuerbare Energiekapazität entsteht, die den zusätzlichen Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge deckt. Der Additivität kommt dabei eine maßgebliche Rolle zu, da der Ausbau des Anteils von Erneuerbaren Energien einen integrativen Bestandteil des Mobilitätsprogrammes darstellt.

In Frage kommende Standorte für Elektrotankstellen sind offene und geschlossene Parkräume, Supermärkte, Einkaufszentren, Krankenhäuser u.v.m. Für weitere Distanzen in das angrenzende Umland der Stadt bietet sich an, an den Hauptverkehrsadern sogenannte Batterietauschstationen zu errichten, um die Reichweite von Elektrofahrzeugen zu vergrößern.

Integration von Elektro-Fahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund

Zielgruppe für Elektro-Fahrzeuge sind zunächst vorrangig Fuhrparkbetreiber auf betrieblicher und kommunaler Ebene sowie in weiterer Ausbaustufe auch interessierte private Fahrzeugnutzer und Unternehmen in der Stadt und im städtischen Umland in der/den Modellregion/en, die den Pkw für tägliche Kurz- und Mitteldistanzen nutzen und für die die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich ist oder vielmehr eine zusätzliche Ergänzung darstellt. Bei der Konzepterstellung sollte darauf geachtet werden, dass es nicht zu einem Umstieg von Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel zu Elektrofahrzeugen kommt, da dies nicht zu einer realen CO₂-Reduktion führt.

Förderbar ist ausschließlich die Betreibergesellschaft, welche die Investitionskosten trägt. Auf dem Businessmodell der Betreibergesellschaft basierend, gibt diese Dienstleistungen an die Nutzer (Private und Unternehmen) weiter.

Kriterien zur Markteinführung von Elektrofahrzeugen:

- Das Elektrofahrzeug sollte dem Komfort eines vergleichbaren Klein-Pkw entsprechen
- Reichweite > 100 km
- Umweltfreundliche und fortschrittliche Batterietechnologien (Lithium-Ionen, Zebra)

- Langfristige Sicherstellung der Ersatzteilverfügbarkeit
- Ressourcenoptimierung auf den gesamten Lebenszyklus der E-Fahrzeuge und ihrer Infrastruktur

Strategie, Vernetzung und Reproduktion

Dieses Themenfeld fokussiert auf die Vernetzung der Kompetenzträger einer österreichischen Region, die innerösterreichische Wissensvermittlung und auf Möglichkeiten der Reproduktion nach erfolgreicher Implementierung auf Basis dieser Ausschreibung. Im Mittelpunkt stehen dabei die Erfahrungen aus dem vorliegenden Programm für zukünftige Umsetzungen in weiteren österreichischen Großstädten samt Einzugsgebiet.

Eine enge Kooperation und Integration anderer Förderschwerpunkte des Klima- und Energiefonds (z. B. Neue Energien 2020) sowie der Ergebnisse anderer Forschungs- und Technologieprogramme ist in hohem Maße gewünscht.

Wegweiser zur Ausschreibung

Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Teilnahmeberechtigt ist eine Betreibergesellschaft, die die Ausschreibungsinhalte trifft und die Programmziele realisiert.

Eine Betreibergesellschaft kann sich aus mehreren Akteuren einer oder mehrerer der folgenden Zielgruppen zusammensetzen:

- Unternehmen (Mikro-, Klein-, Mittel- und/oder Großunternehmen),
- Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen der wissenschaftlichen Forschung, Interessensvertretungen, Vereine, Einzelforscher),
- Öffentliche Bedarfsträger wie Länder, Städte, Gemeinden.

Bei der Integration von Bund/Land/Gemeinde und Teilrechtsträgern (kommunaler Leistungsbereich)

in die Betreibergesellschaft muss die Betreibergesellschaft ein Betrieb mit marktbestimmter Tätigkeit sein.

Von erfolgreichen Einreichern wird erwartet, dass sie vor Abschluss des Fördervertrags die Rechte an den Investitionen und am geistigen Eigentum sowie den Geschäftszweck vertraglich festlegen. Der Gesellschaftsvertrag ist Voraussetzung für eine Förderzusage. Die genauen Details einer solchen Vereinbarung sind im Gestaltungsfreiraum der Partner der Betreibergesellschaft (z. B. Geschäftsmodell zum Vertrieb der Elektrofahrzeuge). Eine Kopie des Vertrags ist dem Klima- und Energiefonds im Zuge der Vertragsverhandlungen vorzulegen.

Budget

Im Rahmen der ersten Ausschreibung stehen 4,7 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Entsprechend den Programmzielen wird das verfügbare Budget bevorzugt an eine Betreibergesellschaft vergeben, die den Inhalt der Ausschreibung am besten trifft. Die definitive Entscheidung darüber, ob eine oder mehrere Betreibergesellschaften budgetär bedient werden, behält sich der Klima- und Energiefonds bis nach dem Vorliegen des Juryergebnisses zu dieser Ausschreibung vor. Die Einreichung muss jedoch alle beschriebenen Ausschreibungsinhalte abdecken. Einreichungen, die nur Teilaspekte bedienen, können nicht berücksichtigt werden.

Finanzierung

Das Programm bietet für die Betreibergesellschaft eine Finanzierung in Form von Investitionszuschüssen auf Basis der Förderrichtlinie „Betriebliche Umweltförderung Inland (UFI)“. Die maximale Förderintensität laut der Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ beträgt 30 %. Zur Erstellung der Mobilitätskonzepte kommen die „Richtlinien zur Förderung der Forschung und Technologieentwicklung (FTE)“ zur Anwendung. Laut FTE-Richtlinie beträgt für diese Art von Aktivitäten (technische Durchführbarkeitsstudie zur Vorbereitung experimenteller Entwicklung/Demonstration) die maximale Beihilfeintensität 50 % für KMU bzw. 40 % für Großunternehmen.

Einreichunterlagen

- Die Einreichunterlagen müssen die definierten Themenfelder (siehe Seite 5) ausreichend beantworten und sind Basis für die Beurteilung.
- Wesentlicher Bestandteil der Einreichunterlagen muss ein Businessplan sein, der die nachhaltige Betreibung des Projekts beschreibt:
 - Beschreibung des Unternehmens
 - Beschreibung der Geschäftsidee
 - Beschreibung des Marktpotenzials in der Modellregion
 - Chancen und Risiken
 - Finanzbedarf inkl. Planrechnung
 - Qualitative Beschreibung des Businessmodells
- Weiters ist eine klare geographische Definition der Modellregion (städtische Agglomeration mit 100 000 Einwohner) notwendig.
- Die Erfüllung der auf Seite 6 angeführten technischen Kriterien zur Einführung von Elektro-Fahrzeugen muss in den Einreichunterlagen thematisiert werden.
- Das Konzept muss eine Ausgewogenheit zwischen der zusätzlich aufgebauten Erneuerbaren Energie und den Elektrofahrzeugen anstreben (siehe Tabelle auf Seite 5). Um den Umwelteffekt bewertbar machen zu können, sind folgende Abschätzungen notwendig:
 - Anzahl der Elektro-Fahrzeuge
 - Abschätzung der zurückgelegten km pro Jahr
 - Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge
 - Geplante Kapazität an Erneuerbarer Energie

Geförderte Maßnahmen

Erwartet wird ein ganzheitliches Energiebereitstellungs- und Mobilitätskonzept für die nahtlose Integration von E-Fahrzeugen.

Gefördert werden folgende Maßnahmen:

- Mobilitätskonzept
- Investition für Batterielade- und Tauschstationen

- Investitionen für die Errichtung von Erneuerbarer Energie (PV, Wind, Kleinwasserkraft)
- E-Fahrzeuge
- Sofern oben genannte Punkte erfüllt sind, können zusätzlich Maßnahmen gefördert werden die zur Zielerreichung (siehe Seite 4) beitragen. Solche zusätzliche Maßnahmen können zum Beispiel die Einbindung von Elektrofahrzeugen in das Mobilitätskonzept sein.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

Anerkennbare Kosten

Anerkennbare Kosten laut „Umweltförderung im Inland 2002“ sind Investitionskosten.

Das Mobilitätskonzept wird laut den „Richtlinien zur Förderung der Forschung und Technologieentwicklung (FTE“) gefördert.

Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei der antragstellenden Betreibergesellschaft.

Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der aus der Modellregion ausgehen soll, größtmöglich ist.

Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Förderprogramm

- Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte (Siehe Seite 4/5), gesamtheitlicher integrativer Ansatz

Qualität des Vorhabens

- Technische Qualität
- Qualität der Planung

Eignung Förderwerber/Projektbeteiligter

- Potenzial der Betreibergesellschaft zur Realisierung der Programmziele
- Einbeziehung relevanter Stakeholder und Zugang zur Zielgruppe

Ökonomisches Potenzial und Verwertung

- Kundenorientierung, Erhöhung des Kundennutzen (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Disseminationspotenzial in der Zielregion
- Darstellung einer Nutzungsrelevanz

Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für die Förderungen kommen die betriebliche Umweltförderung im Inland (UFI) 2002 und die Richtlinien zur Förderung der Forschung und Technologieentwicklung (FTE) zur Anwendung.

Ablauf

Die Fördervergabe erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. In der ersten Stufe (Einreichung vom 01.09.2008 bis 31.10.2008) ist ein Konzept für die Umsetzung der Modellregion Elektromobilität in Form einer Grobplanung unter Einbeziehung der wesentlichen ökologischen, technischen und wirtschaftlichen Projektumstände gemäß Einreichformular darzustellen.

Berücksichtigt werden grundsätzlich alle Einreichungen, die innerhalb der Einreichfrist für die erste Stufe des Ausschreibungsverfahrens (01.09.2008 - 31.10.2008) auf der Homepage des Klima- und Energiefonds registriert werden. Die vorgelegten Konzepte werden von der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds (Kommunalkredit Public Consulting GmbH) auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die FörderwerberInnen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert. Nicht behebbare Mängel führen zum Ausschluss der Förderanträge aus formalen Gründen.

Im Anschluss erfolgt die ökologische, technische und wirtschaftliche Prüfung der Anträge durch die Abwicklungsstelle sowie deren Aufbereitung für die fachliche inhaltliche Auswahl durch eine, aus nationalen und/oder internationalen Experten bestehende Jury.

Die FörderwerberInnen der von der Fachjury ausgewählten Konzepte werden eingeladen in einer zweiten Stufe (30.11.2008 bis 31.12.2008) die vorgelegten Projekte im Rahmen einer eingehenden ökologischen, technischen und wirtschaftlichen Detailplanung der vorgesehenen Maßnahmen zu vertiefen sowie die nötigen verbindlichen Grundlagen für eine Projektumsetzung zu schaffen. Die Detailplanung in der zweiten Ausschreibungsstufe wird durch Mittel des Klima- und Energiefonds gefördert.

Die Fachjury wählt nach Aufbereitung der Detailplanungen durch die Abwicklungsstelle das beste Projekt aus und empfiehlt dem Präsidium als oberstem Entscheidungsorgan des Klima- und Energiefonds die Förderung der Investitionen zur Umsetzung der Modellregion Elektromobilität.

Einreichung und Kontakte

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
www.klimafonds.gv.at

Informationen und Beratung

Christoph Wolfsegger
E-Mail: christoph.wolfsegger@klimafonds.gv.at
Tel.: 01-5850390-28
Maria Gasteiger
E-Mail: maria.gasteiger@klimafonds.gv.at
Tel.: 01-5850390-26

Anhang

- Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ 2002
- Richtlinie „Förderung der Forschung und Technologieentwicklung“ 2007

Begriffsbestimmung

Eine **städtische Agglomeration** definiert eine Kernstadt, die ein suburbanes Umland oder zumindest dicht besiedeltes Gebiet besitzt, das außerhalb der Stadtgrenzen liegt, aber direkt an sie angrenzt. Eine solche Agglomeration besteht aus einer oder mehreren Städten und ihren Vorstadtgemeinden (sog. Speckgürtel). Die Agglomeration entspricht also der „Stadt“ im rein geographischen Sinne, ohne Berücksichtigung von administrativen Grenzen.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds

Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien

Redaktion: Eveline Steinberger,

Christoph Wolfsegger, Maria Gasteiger

Gestaltung: ZS communication + art GmbH

Programmabwicklung:

Kommunal Kredit Public Consulting (KPC)

Fotos: Masterfile

Herstellungsort: Wien, August 2008

Im Interesse des Textflusses und der Lesefreundlichkeit werden nach Möglichkeit geschlechtsunspezifische Termini verwendet. Alle Bezeichnungen schließen durchgehend die weibliche Form ein.

