

Leitfaden zur 2. Ausschreibung Technologische Leuchttürme der Elektromobilität



Technologische Leuchttürme der Elektromobilität ist das Forschungs- und Demonstrationsprogramm des Klima- und Energiefonds im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung und berücksichtigt die besonderen strategischen Anliegen und Schwerpunktsetzungen des Klima- und Energiefonds. Die 2. Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ adressiert den Schwerpunkt „Leuchtturminitiative für alternative Antriebssysteme – Fahrzeuge mit elektrischem Primärtrieb und Energieversorgungsinfrastruktur“ des Jahresprogramms 2010 des Klima- und Energiefonds.

Das Förderprogramm ergänzt damit die laufenden Ausschreibungen zu den Themenstellungen der Elektromobilität im BMVIT (insbesondere A3plus) und im Klima- und Energiefonds (Neue Energien 2020) und spannt den Bogen hin zur marktnahen Entwicklung, Präsentation und Sichtbarmachung von österreichischen technischen Innovationen im Bereich der Elektromobilität.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	4
01	Das Wichtigste in Kürze	5
1.1	Einreichformulare und Sprache	5
1.2	Informationen und Beratung	5
1.3	Ablauf und Jurierung	6
02	Ausrichtung und Ziele des Programms	7
2.1	Ausgangssituation	7
2.2	Visionen und Ziele	7
2.3	Ausrichtung des Programms	7
2.4	Programmstrategie	8
2.5	Programmziele	9
03	Themenfelder der Ausschreibung	10
3.1	Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)	11
3.2	Infrastrukturtechnologien (Intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)	11
3.3	Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)	12
04	Administrative Hinweise	13
4.1	Teilnahmeberechtigte Förderungswerber	13
4.2	Budget	13
4.3	Projektarten und grundsätzliche Bedingungen	13
4.4	Anerkennbare Kosten bei Förderung	16
4.5	Verwertungsrechte	17
4.6	Beurteilungskriterien	17
4.7	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	17
05	Ablauf	18
5.1	Einreichung und Beratung	18
5.2	Auswahl der Projekte	18
5.3	Vertragserrichtung	19
5.4	Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen	19
06	Datenschutz & Veröffentlichung der Förderzusage	20
07	Kontakte	21
7.1	Programmauftrag und -verantwortung	21
7.2	Programmabwicklung	21
7.3	Information und Beratung	21
08	Anhang	22

Vorwort

Die erste Ausschreibung des Programmes „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ ist bereits vergangenes Jahr auf großes Interesse gestoßen. Die Leuchtturmprojekte, die von der Jury als förderwürdig eingestuft wurden, haben sich die Auszeichnung „Leuchttürme“ tatsächlich verdient und wurden in der Öffentlichkeit breit diskutiert. Damit hat sich gezeigt, dass der Klima- und Energiefonds mit diesem Förderimpuls genau den Puls der Zeit getroffen hat: die Elektromobilität ist nicht mehr aufzuhalten.

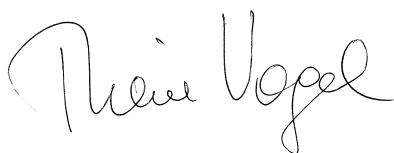
Elektrofahrzeugen gehört die Zukunft. Sie werden bald zum Alltag gehören. Bis zum Jahr 2020 sollen bereits mehrere hunderttausende am Stromnetz aufladbare Elektrofahrzeuge und so genannte Plugin-Hybrid-Fahrzeuge auf österreichischen Straßen fahren. Um das zu erreichen, wurde eine Reihe von Initiativen ins Leben gerufen, damit Österreich in den kommenden Jahren zu einem Leitmarkt für Elektromobilität wird. Das stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs und fördert zugleich den Klimaschutz.

Elektrofahrzeuge ermöglichen in Verbindung mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen eine moderne, klimaverträgliche und Ressourcen schonende Mobilität. Nur mit Ökostrom wird ein Elektroauto zum echten Nullemissionsfahrzeug. Beide Zukunftstechnologien gehören zusammen, zumal die Batterien geparkter Elektrofahrzeuge in Zukunft in das Stromnetz eingebunden werden können und so als Pufferspeicher für die schwankenden Energieeinträge aus Windkraftanlagen und Solarkraftwerken dienen.

Die Potenziale der Elektromobilität lassen sich nur bei einer beschleunigten Markteinführung voll ausschöpfen. Im Vordergrund stehen dabei neuartige Kooperationen, beispielsweise von Automobilherstellern und Energieversorgern, die Entwicklung gesetzlicher Rahmenbedingungen sowie neuer technischer Standards bei Fahrzeug und Ladestationen, eine zukunftsweisende Raum- und Stadtplanung oder die Erprobung neuer Geschäftsmodelle.

Ein wichtiger Impuls soll durch die Programmausschreibung Technologische Leuchttürme der Elektromobilität in/aus Österreich gegeben werden. Das vorliegende Förderprogramm unterstützt dabei die marktnahe Entwicklung und Demonstration derartiger innovativer, zukunftsweisender Vorhaben. Der Klima- und Energiefonds knüpft dabei an die bestehenden Programme zur Energie- und Verkehrsforschung an. Darüber hinaus sollen durch gemeinsame Anstrengungen von Wirtschaft und Politik Maßnahmen zur Förderung von Innovationen, Verknüpfung mit regenerativen Energiequellen, Steigerung der Nutzerakzeptanz sowie Marktvorbereitung und Markteinführung von Elektrofahrzeugen ergriffen werden.

In diesem Sinne lade ich sie herzlich ein, Ihre zukunftsweisenden Pilot- und Demonstrationsprojekte an uns zu richten und wünsche Ihrer Einreichung viel Erfolg!



DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds



DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

01. Das Wichtigste in Kürze

Der Klima- und Energiefonds unterstützt technologieorientierte Leuchtturmprojekte im Themenbereich E-Mobilität in Österreich (Technologische Leuchttürme). Teilnahmeberechtigt sind in Österreich ansässige Unternehmen, Forschungseinrichtungen und die öffentliche Verwaltung, die sich zu Projektkonsortien mit mindestens zwei Teilnehmern formieren.

Das Zusammenwirken, Nutzen von Synergien und die Vernetzung mit Projekten aus Programmen des Klima- und Energiefonds – wie beispielsweise E-Mobilitäts-Modellregionen, Neue Energien 2020 und Technologische Leuchttürme der Elektromobilität (1. Ausschreibung) – werden besonders nachgefragt. Um dem Leuchtturmgedanken Rechnung zu tragen, wird vor allem dazu aufgerufen, großvolumige Projekte (Projektvolumen mind. 2 Mio. Euro) einzureichen.

Themenfelder der Ausschreibung sind technische Innovationen im Bereich:

- Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)
- Infrastrukturtechnologien (intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)
- Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

Einreichungen müssen alle Themenfelder adressieren, aber nicht an jeder technologischen Teilkomponente Weiterentwicklungen durchführen. Für die Ausschreibung stehen 7,7 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Die Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ ist vom 22. März 2010 bis 27. Juli 2010 geöffnet.

Die Einreichung von Vollanträgen bis spätestens: 27.07.2010, 12 Uhr via eCall bei der FFG, <https://ecall.ffg.at/> Forschungsförderungsgesellschaft (FFG), Bereich Thematische Programme Sensengasse 1, 1090 Wien

Da knapp vor Ende der Einreichfrist technische Probleme nie ausgeschlossen werden können, wird dringend empfohlen, die Einreichung nicht erst in den letzten 24 Stunden vorzunehmen. Vorherige Registrierung zur Erlangung einer Projektnummer des Klima- und Energiefonds (unbedingt erforderlich): auf der Homepage des Klima- und Energiefonds www.klimafonds.gv.at

1.1 Einreichformulare und Sprache

Für die Einreichung sind unbedingt die entsprechenden Formulare von der Homepage der FFG zu verwenden: www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at. Die Anträge müssen in Englisch verfasst werden.

1.2 Informationen und Beratung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
E-Mail: leuchttuerme-e-mobilitaet@ffg.at
www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at

1.3 Ablauf und Jurierung

Die eingereichten Projektanträge werden einer Formalprüfung durch die FFG unterzogen. Projekte mit Investitionskostenanteil werden zusätzlich durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) geprüft. Die fachliche und inhaltliche Jurierung erfolgt durch unabhängige nationale und internationale Experten, wobei alle mit dem Bewertungsverfahren befassten bzw. bei der Jurysitzung anwesenden Personen zur Verschwiegenheit über die ihnen im Rahmen dieser Funktion bekannt gewordenen Informationen verpflichtet sind. Im Rahmen des Jurierungsprozesses werden die Antragsteller zu einem Hearing mit dem Programmausschuss, bestehend aus den Juroren, dem BMVIT, der Geschäftsstelle des Klima- und Energiefonds und den Abwicklungsstellen FFG und KPC, eingeladen. Außerdem erfolgt eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Bonität) der beteiligten Unternehmen durch FFG-interne Experten.

Abgrenzung zur Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ und „Neue Energien 2020“

Während die Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ den noch nicht marktreifen österreichischen Technologien die letzten Schritte zum Markt erleichtern möchte, werden bei der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ ausgereifte marktreife Technologien mit neuen Geschäftsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Nutzung von Synergien und die Vernetzung mit Projekten aus den beiden Ausschreibungen sind anzustreben. Die Integration der Technologischen Leuchttürme in bestehende oder entstehende Modellregionen für Elektromobilität gilt nicht als Voraussetzung für eine Förderung.

Die thematische Abgrenzung zum Programm Neue Energien 2020

(www.neue-energien-2020.at) erfolgt dadurch, dass in Neue Energien 2020 die Optimierung konventioneller Antriebstechnologien und Antriebsstränge auf Energieeffizienz und Emissionsreduktion ausgeschrieben ist und hinsichtlich der Elektrifizierungskette von Fahrzeugen auf die Stufe Micro- und Mild-Hybride begrenzt ist.

02. Ausrichtung und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Der technologische Trend im Pkw-Bereich zeigt eine klare Entwicklung hin zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Viele große und auch kleinere Autohersteller betreiben Forschungsprogramme zur Entwicklung von Technologien, die in Zukunft eine nachhaltigere Mobilität gewährleisten sollen. Die traditionelle sowie eine sich neu entwickelnde Auto-Zulieferindustrie arbeiten an neuen Lösungen. Energieversorgungsunternehmen überdenken ihre Rolle und arbeiten an innovativen Infrastruktur- und Geschäftsmodellen. Kurz zusammengefasst: Viele neue und traditionelle Akteure investieren große Teile ihres Forschungsbudgets in technologische Innovationen.

Nach wie vor klafft allerdings eine Lücke zwischen der konsumentenseitigen Nachfrage und dem technologischen Angebot. Insbesondere die Themen Reichweite und Batterieleistung gelten heute noch als die größten Herausforderungen auf dem Weg zur Schließung dieser Lücke. Es ist daher dringend notwendig, zukunftsweisende Technologien einen Schritt näher zum Markt zu begleiten. Technologische Leuchtturmprojekte unterstützen dies, indem sie innovative Technologien anwendungs- und nutzerorientiert in (Teil-)systemen vereinen. Die Herausforderung der Zusammenführung (Integration) und Abstimmung (Adaption) verschiedener technischer Komponenten in komplexen funktionalen Systemen erfordern intensive Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, welche damit den letzten Technologieentwicklungsschritt vor der industriellen Produktion und Markteinführung bilden.

2.2 Vision und Ziele

Elektro-Fahrzeugen gehört die Zukunft. „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ sichern das F&E-Kompetenzfeld elektrifizierter österreichischer Antriebstechnologien, bereiten den Produktionsstandort Österreich auf den technologischen Wandel vor und machen Innovationen sichtbar und im Alltag erlebbar.

Ziel der Technologischen Leuchttürme der Elektromobilität ist es, national und international Aufmerksamkeit für österreichische Technologien zu erlangen. Sie sollen die tägliche Anwendbarkeit dieser Technologien in Österreich beweisen. Gleichzeitig werden wichtige Signale zu den weltweiten Partnern und Kunden der österreichischen Forschung und Industrie ausgesendet.

2.3 Ausrichtung des Programms

Da ein wichtiger Beitrag zur Lösung der Energieverbrauchsproblematik in einem veränderten Energiesystem liegt, wurde das Förderprogramm für „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ initiiert. Es baut auf den Ergebnissen und Erfahrungen der Ausschreibungen „A3plus“ und „Neue Energien 2020“ auf und berücksichtigt die besonderen Anliegen und Schwerpunktsetzungen des Klima- und Energiefonds.

Das Programm orientiert sich an drei grundlegenden Ausrichtungen:

Effizienter Energieeinsatz

Elektro-Fahrzeuge sind aufgrund der höheren Wirkungsgrade im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen wesentlich effizienter im Antriebsstrang. Auch bei der Elektromobilität ist ein effizienter Energieeinsatz notwendig. Dieser betrifft zum einen die effiziente Umwandlung elektrischer Energie vom Stromnetz über den Speicher hin zur Mobilität mit möglichst wenigen Verlusten. Andererseits ist auch bei der Produktion bzw. im Recycling der Technologien auf eine effiziente Energie- und Ressourcennutzung zu achten (Life Cycle Costs). Energie wird auch effizient genutzt, indem durch neue Mobilitätsmodelle Wege vermieden, verkürzt bzw. energieeffizient ersetzt werden (z. B. Elektroroller statt Pkw).

Intelligente Energiesysteme

Intelligente Energiesysteme schaffen es, Angebot und Nachfrage optimal aufeinander abzustimmen. Dadurch werden Überkapazitäten vermieden und die bessere Integration von erneuerbaren Energien ermöglicht. Nachfrage und Angebot werden über Informations- und Kommunikationssysteme mit dem Informationsträger „Preis“ beeinflusst. Intelligente „Vehicle to Grid“-Lösungen, welche sich „Smart Meter“- und „Smart Billing“-Anwendungen bedienen, sind ein klassisches Beispiel für zukunftsfähige effiziente und intelligente Energiesysteme.

Systemische Lösungsansätze von der Energieproduktion, über die Infrastruktur bis zum Verbrauch der Energie im Fahrzeug, sind für intelligent aufeinander abgestimmte Mobilitätsmodelle unvermeidbar.

Erneuerbare Energien

Obwohl die Elektromobilität auch beim Einsatz von fossiler Energie in Österreich klare Vorzüge bei allen Schadstoffemissionen gegenüber konventioneller Mobilität besitzt, werden durch den konsequenten Einsatz erneuerbarer Energie für die Strombereitstellung die Vorteile der E-Mobilität gegenüber fossiler Mobilität besonders klar vor Augen geführt. Nur durch den Einsatz erneuerbarer Energien sinken die CO₂-Emissionen gegen null. Auch andere Schadstoffe wie NO_x und Feinstaub

werden gänzlich vermieden. Volatile erneuerbare Energien – wie Sonne und Wind – können in Batterien gespeichert werden und finden somit breitere Anwendung. Erneuerbare Energie und Elektromobilität werden in Zukunft eine Symbiose eingehen und sich durch ihre gegenseitige Abhängigkeit auch gegenseitig stärken.

2.4 Programmstrategie

Technische Innovationen mit langfristiger Perspektive sollen mit Hilfe des Programms zu überzeugenden Systemen zusammengeführt und in Richtung Marktnähe geführt werden. Dabei soll auf anwendungs- und nutzerorientierte technologische Systemlösungen in und aus Österreich abgestellt werden – d. h., auf verkehrs- und mobilitätsrelevante Projekte, die ob ihrer technischen und organisatorischen Systemsicht, ihres Innovationsgrades, ihres Integrationsumfanges von Innovationen oder ihres Wettbewerbsvorsprunges besonders sichtbar werden.

Die technologische Darstellung und Erprobung der technischen Anwendungen soll zum überwiegenden Teil in Österreich erfolgen, weltweite anwendungsorientierte Kooperationen sind jedoch bei einem fortgeschrittenen Reifegrad besonders erwünscht. (Details zur Förderfähigkeit siehe 4.3.3)

Akteure aus der regionalen Wirtschaft sowie der öffentlichen Bedarfsträger sollen aktiv eingebunden werden. Kooperationsbereitschaft mit den bereits existierenden oder neu entstandenen konsumentenorientierten „Modellregionen Elektromobilität“ wird vorausgesetzt.

Die technischen Innovationen sollen multiplizierbare Ergebnisse hervorbringen, die wirtschaftlich ertragreich sind, um Arbeitsplätze zu sichern und neue Green Jobs zu schaffen. Die Basis dafür sollen neue österreichische elektrische Antriebstechnologien in signifikanten Stückzahlen bilden. Das Vertrauen zukünftiger Konsumenten in die Zukunftsfähigkeit neuer österreichischer Antriebstechnologien soll in der Öffentlichkeit geschaffen werden. Es ist Strategie des Programms, mindestens zwei „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ in Österreich zu initiieren.

2.5 Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds werden entsprechend der Programmausrichtung mehrere Einzelziele definiert.

1. Energie- strategische Ziele	2. Systembezogene Ziele	3. Technologie- strategische Ziele
1.1 Sicherstellung der Kriterien der Nachhaltigkeit: ökonomisch, ökologisch und sozial dauerhaft 1.2 Erhöhung der Ressourcen- und Energieeffizienz 1.3 Reduktion der Importabhängigkeit bei Energieträgern 1.4 Reduktion des Energiebedarfs durch verbraucherseitige Maßnahmen 1.5 Aufbau und Sicherung langfristig klimaschützender Raum- und Wirtschaftsstrukturen 1.6 Verbesserung des Wissens über langfristige Entwicklungen, ihre Kosten und Wirkungen	2.1 Reduktion des Verbrauchs fossiler und nuklearer Energieträger 2.2 Erschließung von Ressourcen erneuerbarer Energieträger 2.3 Verbesserung der Umwandlungseffizienz 2.4 Entwicklung von Schlüsseltechnologien 2.5 Herstellung einer Optionenvielfalt bei Technologien und Energieträgern 2.6 Multiplizierbarkeit, Hebelwirkung und Signalwirkung 2.7 (Kosten-)Effizienz der Treibhausgas-Reduktion: Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent pro Jahr, über die Kyoto-Periode und über die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer der Investition hinaus	3.1 Unterstützung von Innovationssprüngen (z. B. „Faktor10-Technologien“) 3.2 Erhöhung des inländischen Wertschöpfungsanteils im Energiesystem 3.3 Forcierung von Kooperationen und Partnerschaften zwischen Wissenschaft und Wirtschaft 3.4 Verstärkung interdisziplinärer Kooperationen und des Systemdenkens 3.5 Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch verbesserte Ressourceneffizienz 3.6 Verstärkung internationaler Kooperationen und Ausbau der internationalen Führungsrolle 3.7 Förderung von Qualifikationen im Energie- und Klimaschutzbereich und Ausbau des Forschungsstandortes 3.8 Stärkung der Technologie- und Klimakompetenz österreichischer Unternehmungen 3.9 Generierung von Sekundärnutzen bzw. Spin Offs durch eine Technologie

Abb: 2.1

03. Themenfelder der Ausschreibung

Der Klima-und Energiefonds fördert in der vorliegenden Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ die Weiterentwicklung vorhandener und die Entwicklung neuer benötigter technologischer Komponenten in Fahrzeug und Infrastruktur sowie damit direkt verbundener Investitionen, mit dem Ziel anwendungs- und nutzergerichte, integrierte Systemlösungen in der Pilot- und Implementierungsphase hervorzubringen.

Themenfelder der Ausschreibung sind technische Innovationen in den nachfolgenden drei Bereichen:

1. Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)

Die Elektrifizierung des Antriebsstranges erfordert den Einsatz neuer technologischer Komponenten in zwei- und mehrrädri gen Fahrzeugen. Das komplexe Zusammenspiel dieser Komponenten im Fahrzeug selbst, aber auch mit neuen Technologien der Infrastruktur, stellt die Fahrzeugentwicklung vor große Herausforderungen und Bedarf intensiver Zusammenarbeit verschiedenster Akteure und Sektoren. Dies muss dazu führen, dass in zukünftigen Fahrzeugen ein effizienterer Energieeinsatz realisiert wird. Elektrische Antriebsformen bieten dafür ein großes Potenzial. Neue innovative zwei- und mehrrädri ge Fahrzeugkonzepte und -nutzungen werden entwickelt. Die Substitution von Pkw-Fahrten mit neuen attraktiven elektrifizierten Produkten scheint möglich. Schadstoffe und Lärm als derzeitige Problemfelder im Verkehrssystem werden nahezu eliminiert. Urbane Gebiete, aber auch Indoor-Anwendungen, profitieren von der lokalen Emissionsfreiheit durch den Einsatz von elektrifizierten Fahrzeugen.

2. Infrastrukturtechnologien (Intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)

Elektromobilität stellt geänderte und neue Anforderungen an bestehende Infrastrukturen und bedarf neuer intelligenter Lösungen. Dies umfasst Änderungen in der „Hardware“, sprich im Straßenraum, besonders im Bereich des ruhenden Verkehrs sowie bei der Energieproduktion und Verteilung erneuerbarer Energie. Neue Anforderungen werden hinsichtlich der Kommunikation und der Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur gestellt werden (innovative Lade, Kommunikations- und Verrechnungsschnittstellentechnologien). Intelligente Infrastruktursysteme können Angebot und Nachfrage optimal aufeinander abstimmen sowie Engpässe der Ladeinfrastrukturnutzung oder Überkapazitäten der Energieproduktion vermeiden. Die Verwendung erneuerbarer Energie ist Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Elektromobilität. Neue Infrastrukturtechnologien ermöglichen die Integration von erneuerbaren Energien.

3. Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

Elektromobilität wird durch nutzergerechte Anwendungen in verschiedenen Fahrzeugkategorien und Leistungsklassen stimuliert. Es gilt, zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse privater und kommerzieller Nutzer, sei es im motorisierten Individual- und Freizeitverkehr oder jene der Flotten- und Logistikbetreiber, mit innovativen Produkten auszustatten. Integrierende Mobilitätskonzepte spielen dabei zukünftig eine noch wichtigere Rolle, um Synergien zwischen neuen Technologien und multimodalen Verkehrs- und Nutzungskonzepten hervorzubringen. Daher müssen von Beginn an die Bedürfnisse der Nutzer bei der Entwicklung neuer Mobilitätsanwendungen im Zentrum stehen. Dies gilt für Mobilitäts- und Verkehrsanwendungen in

Städten und Stadtregionen sowie für Güterverkehre und Logistikanwendungen der Zukunft.

Die drei folgenden Themenfelder sind essentiell für die integrative Betrachtung in den jeweiligen Projektphasen (F&E-Start- und Pilotphase, F&E-Implementierungsphase), deshalb muss sich jedes Leuchtturmprojekt jedem einzelnen der drei Themenfelder widmen (Schwerpunktsetzung möglich):

3.1 Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)

- Elektrische Antriebssysteme, basierend auf neuen technischen Möglichkeiten, Materialien sowie Produktions- und Fertigungsverfahren (besonders nachgefragt: extreme Leichtbauweisen, Polymere im Speicherbereich sowie bei anderen Fahrzeugkomponenten und neue Werkstoffe, um Faktor 10-Effekte zu erzielen)
- Integration und Optimierung von technologischen Einzelkomponenten in das Fahrzeug (z. B. innovative Hybridisierungskonzepte, mit erneuerbaren Energieträgern betriebene Range Extender-Konzepte wie VKM-Module und Brennstoffzellen (z. B. PEMFC, SOFC etc.) für den elektrifizierten Vortrieb, Fahrzeugelektronik für energieeffiziente Steuerung, Regelung und Systemmanagement-Verbesserungen)
- Technologieinnovationen für Energiespeicher (Batterien, Hochleistungs-Kondensatoren, Schwungräder), Brennstoffzellen und die dafür eingesetzten erneuerbaren Energieträger (inklusive Tanktechnologien)
- Weiterentwicklungen und neue Ansätze zur Integration von Elektromotoren, Batterien und Leistungselektronik (u. a. Generatoreinheit, Speicher-, Betriebs- und Ladestrategien und optional Netzunabhängigkeit (hohe Ladeleistungen) im Hinblick auf Reichweite und Fahrleistungsverbesserung)
- Entwicklung und Optimierung der elektrischen und elektronischen Komponenten (inklusive Nebenaggregate) und deren Integration in das Fahrzeug
- Optimierung von Materialien und Herstellungsprozesse zur Senkung der Kosten von Batterien (u. a. Erhöhung der spezifischen Energie und Leistung sowie der Energie- und Leistungsdichte, Erhöhung der Lebensdauer und Zyklenfestigkeit, Weiterentwicklung im Hinblick auf das Schnellladeverhalten für Plug-in- und EV-

Batterien, Verbesserung der Sicherheitsmerkmale, Erhöhung des effektiven Speicherinhaltes und die Erweiterung des Temperaturbereichs bei marktverträglichen Kosten)

- Darstellung von Elektro-Fahrzeugen (elektrischer Antrieb) als Prototypen
- Entwicklung von Fahrzeugen und Komponenten für die Serienfertigung von Elektro-Fahrzeugen mit Berücksichtigung des Produktlebenszyklus (Produktion, Reparatur, Recycling etc.)
- Monitoring für die Beurteilung der Verschleißerscheinungen und Zuverlässigkeit der technologischen Komponenten

3.2 Infrastrukturtechnologien (Intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)

- Entwicklung, Test und Markteinführung von Systemkomponenten aus vorhandenen und neuen technologischen Komponenten für Ladung oder Betankung von Fahrzeugen entlang konkreter Spezifikationen (Roadmap) für den öffentlichen Raum bzw. gewerbliche und private Nutzungen
- Konzepte, Simulation, Entwicklung und Demonstration zur Versorgung von Elektro-Fahrzeugen mit Strom (Be- und Entladung) aus fluktuierenden erneuerbaren Quellen (Wind, Solar) sowie erneuerbaren Energieträgern (wie Wasserstoff) aus zentralen und dezentralen Energieproduktionen und -speichern
- Laderegulierungsstrategien und Ladekonzepte für eine Optimierung der Netzauslastung bzw. optimierte Anpassung an Erzeugungsspitzen
- Entwicklung von Konzepten und Technologien für die Rückspeisung von Strom ins Netz sowie für die Nutzung von Elektro-Fahrzeugen zur Stabilisierung des Stromnetzes
- Entwicklung von Konzepten, Technologie und Standards für die Schnellladung von Elektro-Fahrzeugen unter Bezug auf internationale Entwicklungen und Ausprägungen bei vor der Markteinführung stehenden Elektro-Fahrzeugen
- Entwicklung, Errichtung und Systemtest von Lade und Betankungseinrichtungen mit innovativen Daten, Kommunikations- und Abrechnungstechnologien (inkl. Definition und Etablierung von Schnittstellen und Kommunikationsprotokolle) zur Vermeidung von Lade- stoßzeiten, Steuerungs- und Abrechnungssysteme für Kleinstabnehmer

- Tests und Simulationen hinsichtlich Sicherheit sanforderungen und Netzeinbindung
- Darstellung integrierter Recycling- und Nachnutzungskonzepte von Speicherbatterien
- Erarbeitung von Tools zur Prognose von Mobilitätsverhalten und Fahrplanmanagement hinsichtlich dezentrale Speicher (Portfolios) für erneuerbare Energien
- Darstellung von Szenarien zur domänenübergreifenden Datenmodellierung auf Basis entwickelter Schnittstellen
- Entwicklung und Demonstration von Cross-Borderfähigen Infrastruktursystemen (Hardware, Standards)
- Einschulung der Betreiber und seiner Mitarbeiter zur Handhabung und Wartung

3.3 Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

- F&E-Lösungen zur Integration von innovativen zwei- und mehrrädriigen Elektro-Fahrzeugen und Fahrzeugkonzepten in das Verkehrssystem (inkl. Optionen der Verkehrsorganisation für Verkehrsbetreiber)
- Entwicklung von intermodalen Verkehrsstromsimulationen und -konzepten zur Einbindung neuer elektrischer Fahrzeuge ins Gesamtverkehrssystem sowie zur Beurteilung von Wechselwirkungen im System (Gesellschaft – komodaler Verkehr – Wirtschaft – Ökologie)
- Neue Formen des Mobilitätsmanagements und Integration der Elektromobilität ins Gesamtverkehrssystem mittels dem Einsatz von gekoppelten IKT-Systemen
- Entwicklung technologischer Lösungen für spezifische Anwendungs- und Nutzerverhalten hinsichtlich des zeitlichen Energiebedarfs
- F&E zu Bedürfnissen und Akzeptanz neuer Technologien sowie entwickelter Geschäfts- und Abrechnungsmodelle seitens privater und unternehmerischer Nutzer
- Analyse und Entwicklung von Geschäftsmodellen für die Einführung von Elektromobilität mit Technologien „Made in Austria“, hinsichtlich nationaler Rahmenbedingungen (Logistik und Steuern), grenzüberschreitender Märkte und V2G-Technologien.
- Untersuchung des Nutzerverhaltens in bestehenden österreichischen und internationalen Modellprojekten und Anwendung der dabei

erhobenen Nutzer- und Kundenbedürfnisse zur Implementierung einer österreichischen Serienproduktion (Stückzahlen >5.000), basierend auf in Österreich entwickelten technologischen Mobilitätslösungen

- Untersuchung der für eine rasche Einführung von Elektromobilität erforderlichen Rahmenbedingungen aus Sicht der Nutzer (Infrastruktur, Fahrzeugpreise (Batterieleasing), Förderungen, Steuern und Abgaben, Nutzungsbedingungen etc.)
- Untersuchung des Nutzerverhaltens und der Bedürfnisse für Normal- und Schnellladung sowie V2G- (Vehicle-to-Grid-) Anwendungen
- Qualifizierung- und Weiterbildung in der praktischen Handhabung mit neuen Antrieben
- Konzeption und Entwicklung von neuen Berufsbildern, Lehrgängen und Ausbildungen im Bereich Elektromobilität
- Durchführung von Genehmigungs- und Zertifizierungsverfahren
- Nutzung regionaler Anknüpfungspunkte in der Wertschöpfungskette Elektromobilität
- Übertragbarkeit durch regional und überregional abgestimmte Konzepte
- Einbeziehung motivierter regionaler Akteure (Vermeidung von „Insellösungen“)
- Berücksichtigung unterschiedlicher Erfordernisse („Subsidiarität“)
- Nutzung der Kreativität regionaler Initiativen
- Berücksichtigung von stadtplanerischen und städtebaulichen Aspekten

Darüber hinaus sind optionale projektergänzende Konzepte, Roadmaps und Empfehlungen hinsichtlich der nachhaltigen Verwertbarkeit der Projektergebnisse, der Überführung in Serienproduktionen sowie der Markteinführung als integrativer Projektbestandteil (oder Begleitmaßnahme) in den Leuchtturmprojekten möglich.

- Entwicklung von technologischen Roadmaps und Empfehlungen für die Systemarchitektur im Bereich Elektromobilität
- Entwicklung von Roadmaps für die Markteinführung in Bezug auf Kundensegmente und Fahrzeugtypen
- Entwicklung von Policy Recommendations für die Erreichung der ökologischen und standort- sowie technologiepolitischen Ziele im Bereich Elektromobilität
- Entwicklung von Konzepten zur Vernetzung und Verbindung bestehender regionaler Initiativen und zur Vermeidung von Insellösungen

04. Administrative Hinweise

4.1 Teilnahmeberechtigte Förderungswerber

- Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft: Industrie, Großunternehmen, Klein- und Mittelbetriebe, Beratungsunternehmen, Dienstleistungsunternehmen, Handelsunternehmen, Betreibergesellschaften
- Wissenschaftliche Institutionen: Institute von Universitäten und Fachhochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Privatuniversitäten, die gemäß dem Bundesgesetz über die Akkreditierung von Bildungseinrichtungen als Privatuniversitäten (Universitäts-Akkreditierungsgesetz - UniAkkG) akkreditiert wurden, dürfen gemäß § 8 UniAkkG keine geldwerten Leistungen des Bundes erhalten. Dementsprechend sind diese Privatuniversitäten nicht teilnahmeberechtigt.
- Sonstige wissenschaftsorientierte Organisationen wie Kompetenzzentren, Cluster, Vereine
- Die öffentliche Verwaltung auf allen Verwaltungsebenen im Rahmen Ihrer Gestaltungs- und Verwaltungszuständigkeiten nationaler Rahmenbedingungen sowie als Fahrzeug- und Infrastrukturbetreiber (die Investitionskosten bei Demonstrations-Anlagen sind bei dieser Zielgruppe nur förderbar, wenn es sich um einen Betrieb mit marktbestimmter Tätigkeit handelt)

Wissenschaftliche Institutionen sowie sonstige wissenschaftsorientierte Organisationen können in dieser Ausschreibung als Projektpartner auftreten, d. h. es ist seitens der Unternehmen nicht erforderlich, diese über einen Subauftrag in das Konsortium aufzunehmen. Internationale Projektpartner können nur durch Förderungen bzw. Finanzierungen ihrer jeweiligen Herkunftsländer kofinanziert werden.

Das Zusammenwirken, Nutzen von Synergien und die Vernetzung mit Projekten aus Programmen des Klima- und Energiefonds wie beispielsweise E-Mobilitäts-Modellregionen, Neue Energien 2020 und Technologische Leuchttürme der Elektromobilität (1. Ausschreibung) sind erwünscht. Generell gilt, dass im Projektantrag eine allfällige Zusammenarbeit zu beschreiben ist, und entsprechende Schnittstellen zur Koordination oder Kooperation in den Projekten vorzusehen sind.

4.1.1 Projektvolumen

Um dem Leuchtturmgedanken Rechnung zu tragen, wird dazu aufgerufen, großvolumige Projekte (Gesamtprojektkosten mind. 2 Mio. Euro) einzureichen.

4.2 Budget

Für die 2. Ausschreibung stehen 7,7 Mio. Euro zur Verfügung.

4.3 Projektarten und grundsätzliche Bedingungen

Definition Leuchtturmprojekt

Ein Leuchtturmprojekt im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung ist ein kooperatives F&E-Projekt mit dem Anspruch, neue und bestehende Technologien für Fahrzeuge und Infrastrukturen anwendungs- und nutzergerecht zu funktionalen Systemen zu vereinen. Gesucht werden daher herausragende Projekte mit einem interdisziplinären Ansatz, die von Unternehmen getragen werden, in Unterstützung von Forschungseinrichtungen und sonstigen wissenschaftsorientierten Organisationen als auch von der öffentlichen Verwaltung (z. B. Gemeinden), um beispielhaft neue Entwick-

lungen und Systemlösungen in einem ganzheitlichen Ansatz zu demonstrieren.

Förderzeitraum eines dargestellten Leuchtturmprojekts

Die vorliegende Ausschreibung fördert einen Projektzeitraum von drei Jahren. Die detaillierte Vorhabensbeschreibung und -kalkulation der Förderprojekteinreichung muss die F&E-Start- und Pilotphase sowie die Implementierungsphase im Zeitraum von maximal drei Jahren enthalten. Eine darüber hinausgehende Beschreibung und Kostenschätzung der Markt(überleitungs)phase ist nicht Fördergegenstand, sollte aber im Projektplan dargestellt werden.

4.3.1 Kooperative Projekte

Im Rahmen der zweiten Ausschreibung der Technologischen Leuchttürme der Elektromobilität können ausschließlich kooperative Projekte eingereicht werden.

Eine Kooperation besteht dann, wenn eine Organisation Projektantragsteller („Koordinator“) ist, und mindestens ein weiterer Projektpartner in einem Mindestausmaß – welches nachfolgend definiert ist – an dem Vorhaben beteiligt ist.

Das Kooperationskriterium gilt dann als erfüllt, wenn

- das Vorhaben die Zusammenarbeit zwischen wenigstens zwei eigenständigen Unternehmen betrifft und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Kein einzelnes Unternehmen darf mehr als 70 % der förderbaren Kosten bestreiten.
 - Das Vorhaben muss die Zusammenarbeit mit mindestens einem KMU beinhalten oder grenzübergreifend sein, d. h., die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten müssen in mindestens zwei Mitgliedstaaten ausgeführt werden (Details zu den durch die FFG förderbaren Kosten siehe www.ffg.at/Kostenleitfaden).

oder

- das Vorhaben, die Zusammenarbeit zwischen einem Unternehmen und einer Forschungseinrichtung, insbesondere im Rahmen der Koordination nationaler F&E-Maßnahmen, betrifft, und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Forschungseinrichtung trägt mindestens 10 % der förderbaren Kosten.
- Die Forschungseinrichtung hat das Recht, die Ergebnisse der Arbeiten zu veröffentlichen, soweit sie von der Einrichtung durchgeführt wurden.

Der „Antragsteller“ (Projektkoordinator) steht mit der Förderstelle in Kontakt, reicht ein und wickelt den Zahlungsverkehr ab. Außerdem ist der Antragsteller für die Koordination der inhaltlichen Arbeit und für das Berichtswesen gegenüber der FFG verantwortlich.

4.3.2 Konsortialvertrag

Von erfolgreichen Antragstellern wird gefordert, dass sie mit allen Projektpartnern vor Abschluss des Fördervertrags die Rechte am geistigen Eigentum und das Verfahren zur Veröffentlichung von Resultaten in einem Konsortialvertrag festlegen. Der Abschluss eines solchen Konsortialvertrags ist eine notwendige Voraussetzung für das Zustandekommen der Förderung und ist auch Voraussetzung für die Auszahlung der ersten Förderrate.

Während die genauen Details einer solchen Vereinbarung im Gestaltungsfreiraum der Projektpartner verbleiben, wird vom Klima- und Energiefonds und der FFG Wert darauf gelegt, dass die Rechte einzelner Projektpartner gewahrt bleiben. Dies ist im Einzelfall zu beurteilen, kann aber z. B. bedeuten, dass es keine Exklusivitätsklausel der Verwertungsrechte nur für Unternehmen geben sollte. Zumindest die weitere Nutzung der Entwicklung für Forschungszwecke bzw. eine Verwertung auf Märkten, in denen das beteiligte Unternehmen nicht aktiv ist, sollte auch der Forschungseinrichtung möglich sein.

Der Abschluss eines entsprechenden Konsortialvertrages legt dabei die Rechte und Pflichten der Partner fest und zeigt den kooperativen und gleichberechtigten Charakter auf. Eine Kopie des Konsortialvertrages ist der FFG vorzulegen.

Einen Musterkonsortialvertrag, welcher Hilfestellung für eine erfolgreiche Projektzusammenarbeit bietet, finden Sie unter:

<http://www.ffg.at/konsortialvertrag>.

4.3.3 Hinweise zu internationalen Projektkooperationen

Von richtungsweisenden Leuchtturmprojekten wird erwartet, dass ein Anschluss an internationale Standards erfolgt. Im Rahmen der Leuchtturmprojekte sind allfällige Kooperations- und Koordinationskosten für eine verstärkte internationale Anbindung förderungsfähig.

Weiters sind internationale Projektkooperationen grundsätzlich möglich. Einreicher und Hauptvertragsnehmer müssen in Österreich ansässige Unternehmen, Forschungsinstitute oder Universitäten sein. Kosten der ausländischen Projektpartner können jedoch durch Förderungen bzw. Finanzierungen ihrer jeweiligen Herkunftsländer kofinanziert werden. Diese Kofinanzierung ist im jeweiligen Land gesondert zu beantragen. Mit einigen europäischen Ländern bestehen Kooperationsvereinbarungen, welche eine gemeinsame Projektevaluierung und Finanzierung der Kosten von Projektpartnern aus diesen Ländern ermöglichen.

4.3.4 Projektarten und Finanzierungsintensitäten

Leuchtturmprojektanträge können aus einem reinen Forschungsteil oder einem Forschungs- & Investitionsteil bestehen. Die Höhe der Förderungen richtet sich nach den förderfähigen Kosten auf Basis der FTE-Richtlinie für den Forschungsteil oder der UFI-Richtlinie für den Investitionsteil.

F&E Projekte/Projektart Experimentelle Entwicklung

Die Projektart Experimentelle Entwicklung dient der Entwicklung von Technologien und Komponenten für einen konkreten Anwendungsfall bzw. zur Erprobung von Entwicklungen im Pilotstadium. Laut FTE-Richtlinien bedeutet Experimentelle Entwicklung die Umsetzung von Erkenntnissen der Industriellen Forschung in einen Plan, ein Schema oder einen Entwurf für neue, geänderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen – unabhängig davon, ob sie zum Verkauf oder zur Verwendung bestimmt sind, einschließlich der Schaffung eines ersten, nicht zur kommerziellen Verwendung geeigneten Prototyps. Außerdem kann sie die konzeptuelle Planung und den Entwurf von alternativen Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen wie auch erste Demonstrations- oder Pilot-Projekte umfassen, sofern diese Projekte nicht für industrielle Anwendungen oder eine kommerzielle Nutzung umgewandelt oder verwendet werden können. Sie umfasst keine routinemäßigen oder regelmäßigen Änderungen an bestehenden Produkten, Produktionslinien, Herstellungsverfahren oder Dienstleistungen.

FTE-Richtlinie: Kooperative experimentelle Entwicklung wird mit maximal 40–60 % der anrechenbaren Projektkosten gefördert (abhängig von den teilnehmenden Partnern).

Fact Box „Experimentelle Entwicklung“

Projektform	Nur kooperative Projekte
Richtwert Projektlaufzeit	3 Jahre
max. Förderintensität von Unternehmen	KU 60 %; MU 50 %; GU 40 %
Forschungseinrichtungen	60 %
Sonstige	50 %
anerkenbare Kosten	• Personalkosten • Gemeinkosten • FTE-Investitionen und Abschreibungen • Reisekosten, Sach- und Materialkosten • Subvertragsnehmer (siehe www.ffg.at/Kostenleitfaden)
Verwertungsrechte	liegen beim Förderempfänger bzw. beim Projektkonsortium und sind auch im Konsortial-Vertrag zu regeln

Tabelle 4.1

Fact Box „Investitionsteil“

Projektform	Nur kooperative Projekte
Richtwert Projektlaufzeit	3 Jahre
max. Förderintensität von umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (KPC–„Umweltförderung Inland“)	max. 40 % der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten, aber nie mehr als mit 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten
anerkennbare Kosten	Investitionen im Sinne der „Richtlinien für die Umweltförderung im Inland“ – sind solche, die betriebliche Verkehrsmaßnahmen und örtlich gebundene Einrichtungen betreffen und umfassen insbesondere Transportmittel. Anlagen und Ausrüstungsgüter, Dienstleistungen wie Bauarbeiten, Montage, Planungsleistungen.

Tabelle 4.2

Investitionsteil

UFI-Richtlinie: Investitionskosten können mit bis zu 40 % der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten, aber nie mehr als mit 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten, gefördert werden.

4.4 Anerkennbare Kosten bei Förderung

Im Rahmen der Technologischen Leuchttürme der Elektromobilität sind Leuchtturmprojekte förderfähig. Diese können sich sowohl aus einem F&E-relevanten Anteil (FFG-Förderung) als auch aus einem Investitionsanteil (KPC-Förderung) zusammensetzen. Die dafür anerkennbaren Kosten sind entsprechend den Richtlinien der Abwicklungsstellen FFG und KPC festgelegt. Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die unter Kontakte (Kapitel 7) angegebenen Ansprechpersonen.

4.4.1 Anerkennbare F&E-relevante Kosten (FFG-Förderung)

Informationen betreffend förderbare Kosten und besonderen Abrechnungsvorschriften nach Kostenarten entnehmen Sie bitte dem „Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten in Förderungsansuchen und Berichten“. (www.ffg.at/Kostenleitfaden)

4.4.2 Anerkennbare Investitionskosten (KPC-Förderung)

Investitionen im Sinne der Richtlinien für die „Umweltförderung im Inland“ („UFI“) sind solche, die betriebliche Verkehrsmaßnahmen und örtlich gebundene Einrichtungen betreffen und umfassen insbesondere Transportmittel. Anlagen und Ausrüstungsgüter, Dienstleistungen wie Bauarbeiten, Montage, Planungsleistungen.

Der Klima- und Energiefonds unterstützt gemäß den Richtlinien der von der KPC abgewickelten „Umweltförderung im Inland“ Investitionskosten für Demonstrations-Anlagen mit einem nicht rückzahlbaren Investitionskostenzuschuss, sofern ein unmittelbarer ökologischer Nutzen (Klimaschutzeffekt, Luftreinhaltung) gegeben ist.

Nicht förderungsfähig sind über die allgemein nicht anerkennbaren Kosten (siehe UFI-Richtlinie) hinaus:

- Grundstückskosten
- Leistungen oder Lieferungen, die vor Einlangen des Ansuchens bei der Abwicklungs- oder Einreichstelle erbracht oder bezogen worden sind, ausgenommen Vorleistungen
- Verwaltungsabgaben, Gerichts- und Notariatsgebühren sowie Anschluss- oder Verbindungsentgelte
- Finanzierungskosten
- Investitionen gemäß § 4 Z 1, die lediglich zu einer Verlagerung, aber keiner Verminderung von Emissionen oder Abfällen führen

Zusätzliche Informationen zum Förderungsbereich Investitionsanlagen entnehmen Sie bitte den Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland, die unter folgendem Link abrufbar sind:

www.public-consulting.at

4.4.3 Abwicklungsstellen

Das Programm wird in einer Kooperation der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) mit der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) abgewickelt.

Die Antragstellung erfolgt in Form eines Projektantrages, der bei der FFG via eCall eingereicht werden muss. Zuvor ist eine Registrierung auf der

Homepage des Klima- und Energiefonds (www.klimafonds.gv.at) zwingend erforderlich. Die Abstimmung bezüglich des Förderanteils, der von der KPC bestimmt wird, erfolgt automatisch über die Abwicklungsstellen. Gegebenenfalls werden Antragsteller zum Nachreichen von Informationen von der jeweiligen Abwicklungsstelle kontaktiert. Im Fall der zusätzlichen Förderung von Investitionskosten durch die KPC werden zwei Förderungsverträge erstellt:

- Fördervertrag der FFG für F&E-relevante Kosten
- Fördervertrag der Kommunalkredit Public Consulting für Investitionskosten

4.5 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse von Leuchtturmprojekten liegen beim antragstellenden Konsortium.

4.6 Beurteilungskriterien

1. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm (30 %)

- Programmziele und Themen (15 %)
 - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele
 - Themenpriorität gemäß Leitfaden für die Projekteinreichung, Kapitel 3
- Ökologischer Effekt (15 %)
 - Potenzial zur Reduktion von klimaschädigenden und treibhauswirksamen Gasen wie z. B. Kohlendioxid durch die Reduktion des Einsatzes fossiler Energieträger (z. B. Einsatz erneuerbarer Energien)
 - Energieeffizienz und Reduktion des Primärenergieverbrauchs über die gesamte Wertschöpfungskette
- Kooperation mit Modellregionen

2. Qualität des Vorhabens (25 %)

- Innovation und Qualität (15 %)
 - Innovationsgehalt
 - wissenschaftliche Qualität und Methodik
 - Qualität der Planung
- Ausrichtung nach internationalen Standards (10 %)

3. Eignung der Förderungswerber / Projektbeteiligten (15 %)

- Wissenschaftlich-technische Kompetenz
- Potenzial des Konsortiums zur Realisierung

4. Ökonomisches Potenzial und Verwertung (30 %)

- Markt und Verwertung (15 %)
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes
 - Marktpotenzial der Ergebnisse
 - Verwertungs- und Disseminierungsplan
- Anteil der österreichischen Wertschöpfung (15 %)

4.7 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für die Projektart Experimentelle Entwicklung kommen die FTE-Richtlinien gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der geltenden Fassung vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) zur Anwendung.

Bei Demonstrations-Projekten kommen zum einen Teil die FTE-Richtlinien gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der geltenden Fassung vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) zur Anwendung. Zum anderen Teil werden Demonstrations-Projekte auf Basis der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland und dem Umweltförderungsgesetz (BGBl Nr. 185/1993) in der geltenden Fassung vom 11.01.2008 gefördert.

05. Ablauf

5.1 Einreichung und Beratung

Der gegenständliche Leitfaden ist die Grundlage für die Einreichung von Projektanträgen. Die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle ist die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Investitionsanteile von Demonstrations-Projekten werden durch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH abgewickelt.

Für die Einreichung von Projektanträgen sind ausschließlich die vorgegebenen Formulare für Projektanträge (Teil A und B) zu verwenden. Leitfaden und Formulare für den Projektantrag sind unter www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at im Download-center verfügbar.

Alle Förderwerber sind eingeladen, vor Einreichung einen Pre-Proposal-Check bei der FFG und dem Klima- und Energiefonds in Anspruch zu nehmen.

Die Einreichfrist endet mit Dienstag, dem 27. Juli 2010, 12 Uhr einlangend via eCall bei der Einreichstelle, der FFG.

Nach Einreichung erhalten die Einreicher eine schriftliche Eingangsbestätigung.

5.2 Auswahl der Projekte

Die Evaluierung von Förderungsansuchen erfolgt in zwei Schritten:

5.2.1 Formaler Check

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle FFG auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Formalkriterien, die zur formalen Ablehnung des Antrags führen, sind:

- Nicht fristgerechtes Einlangen des Förderungsansuchens
- Grundsätzliches Nicht-Einhalten der Form des Förderungsansuchens
- Grundsätzliches Nicht-Einhalten der nötigen projektartspezifischen Voraussetzungen

5.2.2 Jurierung

Für Anträge, welche die Formalprüfung positiv bestanden haben, erfolgt die eigentliche fachliche und inhaltliche Jurierung – inklusive eines Hearings mit den Antragstellern. Diese erfolgt durch unabhängige nationale und internationale Experten, wobei alle mit dem Bewertungsverfahren befassten bzw. bei der Jurysitzung anwesenden Personen zur Verschwiegenheit über die ihnen im Rahmen dieser Funktion bekannt gewordenen Informationen verpflichtet sind.

Außerdem erfolgt eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Bonität) der beteiligten Unternehmen durch FFG-interne Experten. Im Bedarfsfall können von der Förderstelle nähere Erläuterungen den Antrag betreffend eingeholt werden.

Die Prüfung der Fördervoraussetzungen und die Ausarbeitung eines Förderungsvorschlages für den Investitionskostenanteil erfolgt durch die Experten der KPC.

Nach Abschluss der technisch-wissenschaftlichen Jurierung werden die Projekte in den Gremien des Klima- und Energiefonds behandelt. Der Klima- und Energiefonds behält sich das Recht vor, Projekte mit inhaltlichen Überschneidungen zusammenzuführen und entsprechende Auflagen zu formulieren.

Die finale Förderentscheidung trifft das Präsidium des Klima- und Energiefonds.

5.3 Vertragserrichtung

Die vom Präsidium zur Förderung oder Finanzierung vorgeschlagenen Projekte erhalten vom Klima- und Energiefonds ein für ein Monat befristetes Förderangebot. Mit Annahme des Förderangebots wird ein Vertrag zwischen Antragsteller und der Förderstelle aufgesetzt (Fördervertrag). Auflagen aus der Evaluierung sind zu berücksichtigen.

Sollte es nach Förderzusage/Projektstart zum Ausfall eines Projektpartners kommen, so ist vom Konsortium nachzuweisen, dass die zur Projektdurchführung erforderlichen Kompetenzen durch die verbleibenden Projektpartner hinreichend abgedeckt werden, andernfalls ist ein neuer Projektpartner in das Konsortium aufzunehmen. Jedenfalls bedarf eine Änderung in der Partnerstruktur der vorherigen Genehmigung durch die FFG.

Projektmeilensteinen entsprechende technische und finanzielle Berichte notwendig sind, auf welche – nach positiver Begutachtung und Approbation des Berichts durch die FFG – die Auszahlung einer weiteren Förderrate folgt. Die endgültigen Eckdaten der Berichtslegungspflicht werden im Fördervertrag festgelegt.

Bei Ende des Projekts ist ein umfassender Endbericht (sowohl in technischer als auch finanzieller Hinsicht) notwendig.

Die Schlussrate wird jedoch erst nach Entlastung durch die Revisionsabteilung der FFG aufgrund der positiven Evaluierung des Endberichts ausbezahlt.

Die Auszahlung der Förderung für den Investitionsanteil von Demonstrations-Anlagen erfolgt nach Umsetzung des Projekts und nach Vorlage der Endabrechnung. Abhängig vom Projektfortschritt sind Teilauszahlungen möglich.

5.4 Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen

Mit Retournierung des unterschriebenen Vertrags zwischen dem Klima- und Energiefonds und dem Antragsteller sowie Erfüllung aller Auflagen (falls vorhanden) muss zusätzlich eine Kopie des Konsortialvertrags der FFG zugeschickt werden. Als nächster Schritt erfolgt nun die Auszahlung der 1. Förderrate (Startrate).

Der Auszahlungsmodus hängt von der Dauer des Projekts ab, wobei maximal jährliche bzw. den

Auszahlung der Förderraten						
Projektdauer	1. max. Förderrate (Startrate)	2. max. Förderrate (% der GFS)	3. max. Förderrate (% der GFS)	4. max. Förderrate (% der GFS)	5. max. Förderrate (% der GFS) – Endbericht	Max. Schlussrate (% der GFS) – Revision
bis 1 Jahr	40	–	–	–	40	20
> 1 Jahr < 2 Jahre	40	20	–	–	20	20
> 2 Jahre < 3 Jahre	40	20	20	–	–	20
> 3 Jahre < 4 Jahre	40	15	15	10	–	20

GSF: Gesamtfördersumme
Tabelle 5.1

06. Datenschutz und Veröffentlichung der Förderzusage

Im Fall einer positiven Förderentscheidung können die Angaben des Förderantrages zur Erstellung von Förderungsberichten sowie für statistische Auswertungen verwendet werden. Weiters behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, den Namen des Förderwerbers, die Tatsache einer zugesagten Förderung, den Förderungssatz, die Förderungshöhe sowie den Titel des Projektes, eine Kurzbeschreibung und das Ausmaß der durch die Förderung angestrebten Umweltentlastung nach Genehmigung der Förderung zu veröffentlichen.

Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung betrauten Stellen und dem Programmeigentümer zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

07. Kontakte

7.1 Programmauftrag und -verantwortung

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Tel: +43/1/5850390-0
Fax: +43/1/5850390-11
E-Mail: office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

7.2 Programmabwicklung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG),
Bereich Thematische Programme
Sensengasse 1, 1090 Wien
www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at
www.ffg.at



7.3 Information und Beratung

DI (FH) Katrin Saam
Tel.: +43/57755 - 5041
Fax: +43/57755 - 95040
E-Mail: katrin.saam@ffg.at

Unterlagen bzw. notwendige Dokumente für die Ausschreibung

Allgemeine Informationen, den Leitfaden für Antragstellung sowie Antragsformulare finden Sie unter: www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at

Folgende Antragsformulare sind verfügbar:

Antragsformular für Leuchtturmprojekte
(Teil A und B)

Abwicklungsstelle für Investitionsprojekte

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstrasse 9, 1092 Wien
www.public-consulting.at



Kontakt und Beratung

DI Wolfgang Löffler, MSc
Tel.: +43/1/31 6 31 - 220
E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

08. Anhang

KMU-Definition

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. (Definition der kleinen und mittleren Unternehmen gemäß Empfehlung

2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S 36-41)

http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/index_de

Auszahlung der Förderraten

Unternehmenskategorie	Zahl der Mitarbeiter	Umsatz	oder Bilanzsumme
Mittelgroß	< 250	≤ 50 Mio. Euro	≤ 43 Mio. Euro
Klein	< 50	≤ 10 Mio. Euro	≤ 10 Mio. Euro
Mikro	< 10	≤ 2 Mio. Euro	≤ 2 Mio. Euro

Tabelle 8.1



Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Gernot Wörther
Gestaltung: ZS communication + art GmbH
Programmabwicklung:
Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)
Türkenstraße 9, 1092 Wien, www.publicconsulting.at

Druck: gugler* cross media (Melk/Donau). Bei der mit Ökostrom durchgeführten Produktion wurden sowohl die Anforderungen des Österreichischen Umweltzeichens als auch die strengen Öko-Richtlinien von greenprint* erfüllt. Sämtliche während des Herstellungsprozesses anfallenden Emissionen wurden im Sinne einer klimaneutralen Druckproduktion neutralisiert. Der Gesamtbetrag daraus fließt zu 100 % in ein vom WWF ausgewähltes Klimaschutz-Projekt in Karnataka/Indien (http://www.greenprint.at/uploads/myclimate_portfolio.pdf).



greenprint*
klimaneutral gedruckt.

Papier: Olin

Herstellungsort: Wien, März 2010

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



Foto: flickr©Nicki-Ducan