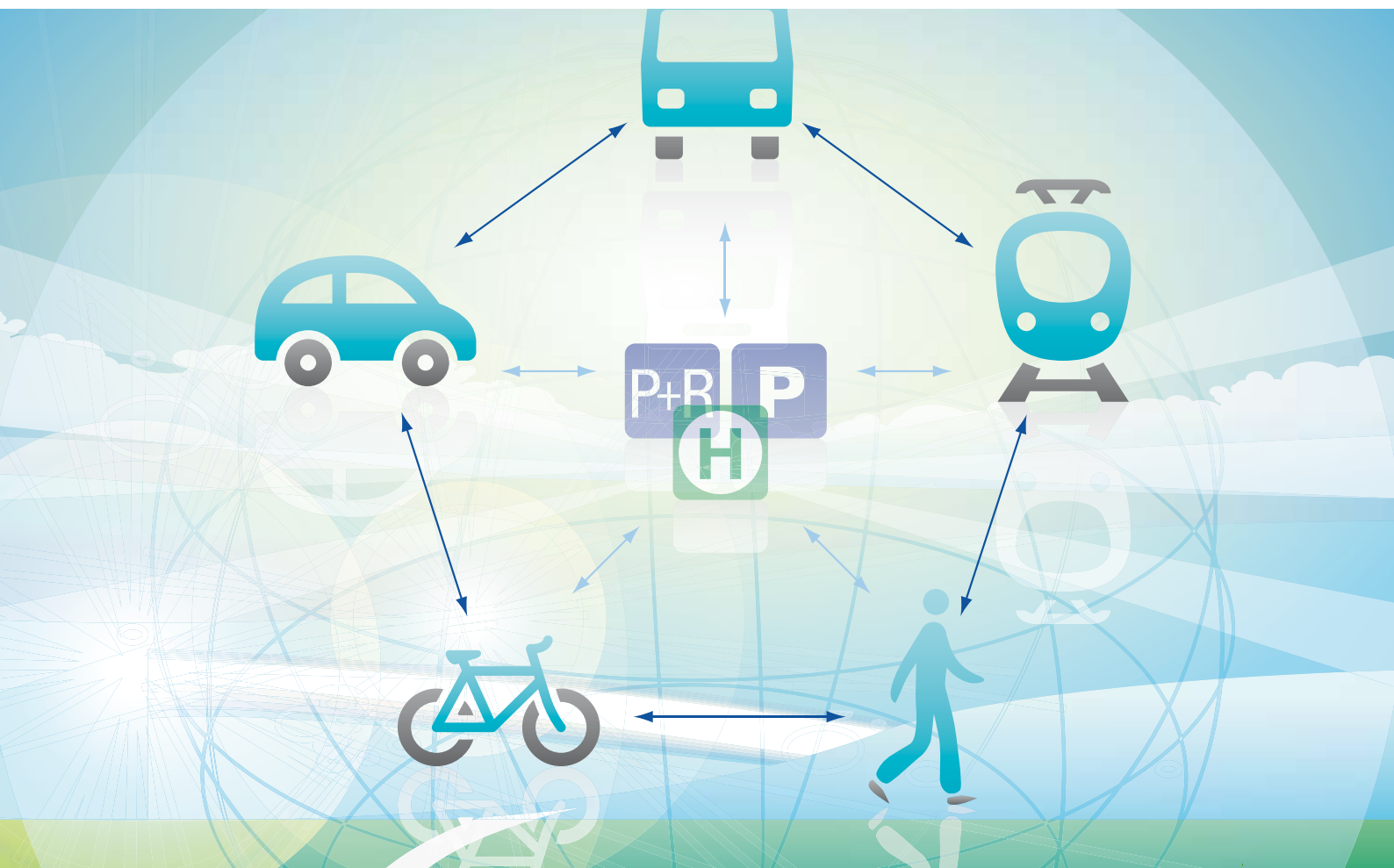


Leitfaden Ausschreibung Modellregion Elektromobilität

Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der
österreichischen Bundesregierung



Wenn die „Energiesstrategie 2020“ der österreichischen Bundesregierung davon spricht, bis 2020 den Bestand an Elektrofahrzeugen auf 250.000 batteriebetriebene Elektro-Fahrzeuge zu steigern, dann ist dies mit Sicherheit ein ambitioniertes Ziel. Ohne Ambition ist aber Klimaschutz nicht denkbar. Wenn Österreich seine durch Verkehr hervorgerufenen Treibhausgas-Emissionen auf den Stand von 1990 zurückführen will, muss der CO₂-Ausstoß von Pkw und Lkw um 61 Prozent verringert werden.

Wir sind überzeugt, dass E-Mobilität eine der zentralen Lösungen ist, das hochgesteckte Ziel zu erreichen. Dabei setzt der Klima- und Energiefonds auf Gesamtlösungen, in denen der Strom für den sauberen Pkw-Antrieb aus zusätzlichen, erneuerbaren Stromquellen kommen muss. Österreich ist mit seinem hohen Anteil an Wasserkraft in einer ausgezeichneten Startposition, um Elektromobilität nachhaltig auf einer breiten Basis einzuführen.

Unser Programm der „Modellregion Elektromobilität“ ist eines der Flaggschiffe in unserer Förderstrategie. Die 2008 vom Klimafonds ausgezeichnete Modellregion Vorarlberg mit dem Projekt „VLOTTE“ hat heute auf dem Gebiet der E-Mobilität europaweite Beispielwirkung. Mit Salzburg (seit Ende 2009) und den im Herbst 2010 hinzugekommenen Newcomern Wien, Graz und Eisenstadt sind derzeit vier weitere E-Mobilitätsregionen im Aufbau, die Österreichs Vorreiterrolle im Bereich des stromgetriebenen Verkehrs weiterführen werden.

2011 wollen wir von den Aufbauleistungen der vergangenen Jahre profitieren. Aus unserer Sicht treten wir in die entscheidende Phase für eine erfolgreiche, breite Einführung der E-Mobilität für Personen- und Güterverkehr ein. Die Programmlinie der „Modellregion Elektromobilität“ widmet sich daher im laufenden Jahr zwei Zielgruppen: Die Zielgruppe 1 – „E-PendlerInnen“ erfasst den bedarfsorientierten Einsatz strombetriebener Fahrzeuge, etwa auch von E-Kleinbussen, für den PendlerInnenverkehr im ländlichen Raum. Es gilt, das Problem des „ersten/letzten Kilometers“ zwischen Öffi-Anbindung und Wohnort klimaverträglich und kundenorientiert zu lösen. Zielgruppe 2 – „E-Logistik“ fördert den Einsatz von E-Nutzfahrzeugen in Ballungsräumen. Der Zulieferbetrieb auf städtischen Kurzstrecken ist prädestiniert für die Verwendung leichter Transporter mit Strom-Antrieb. Hier gilt es, wichtige Erfahrungen über Nutzungseignung und Verwendungsmöglichkeiten zu sammeln.

Mit den Modellregionen bereiten wir den Einzug der E-Mobilität in den Alltag vor. Sie haben Testcharakter und Vorbildfunktion. Einige Lösungen werden der E-Mobilität den gewünschten Durchbruch erleichtern, aber nicht alle Lösungen werden zum gewünschten Ziel führen. Welche Ansätze sich als zukunftsfähig erweisen, gilt es in den vom Klima- und Energiefonds unterstützten Modellregionen zu testen, in denen Fehler erlaubt sind, da sie sich nur lokal auswirken. Ganz wichtig ist auch die Multiplikatorfunktion der Modellregionen: Diese beziehen weite Teile der regionalen Bevölkerung mit ein und nehmen die Skepsis gegenüber frischen Mobilitätsmustern. Wenn der Nachweis gelingt, PendlerInnen über bedarfsorientierte Shuttle-Dienste die Wartezeiten im öffentlichen Berufsverkehr zu verkürzen, dann erobert der Klimaschutz die Stammtischhoheit – und damit die öffentliche Meinung. Das Programm der „Modellregion Elektromobilität“ legt die Basis, um in kurzer Zeit die beabsichtigten 250.000 Elektro-Fahrzeuge auf Österreichs Straßen zu bringen. Klimaschutz braucht Ambitionen.

DI Ingmar Höbarth
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

DI Theresia Vogel
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

1. Das Wichtigste in Kürze

Das Programm strebt die Verbreitung von Elektro-Fahrzeugen in einer ganzheitlichen Betrachtung für den gewerblichen und privaten Gebrauch an. Im Mittelpunkt steht eine fokussierte, auf eine Region konzentrierte Demonstration der E-Mobilität, um die Funktionalität und Attraktivität im Zusammenspiel von Individuen, Unternehmen und Politik zu realisieren.

Die neuen Mobilitätskonzepte – kombiniert mit der Bereitstellung von erneuerbaren Energien – sollen maßgeblich zur Entwicklung eines mit einem nachhaltigen Energiesystem zu vereinbarenden Verkehrssystems und zur Stärkung der Technologiekompetenz österreichischer Unternehmen beitragen.

Inhalt der Ausschreibung:

Umsetzung eines integrativen Mobilitätskonzepts bestehend aus:

- Aufbau einer Ladeinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien
- Ankauf und Integration von Elektro-Fahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund (Gehen, Radfahren, öffentlicher und gewerblicher Personenverkehr sowie Gütertransport)
- Schwerpunkte beziehen sich auf E-Mobilität im Pendlerverkehr oder E-Mobilität im Zuliefer- und Verteilverkehr

Zugelassene Projektwerber:

eine Betreibergesellschaft oder ein Unternehmen, die/das die Inhalte der Ausschreibung respektive die Programmziele realisieren kann

Einreichung:

21. 6. 2011 bis 12. 10. 2011, 12 Uhr

Einreichung bei:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH,
Türkenstraße 9, 1092 Wien

Bezug der Ausschreibungen „Modellregion Elektromobilität“ und „Leuchttürme Elektromobilität“

Während bei der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ ausgereifte Technologien mit neuen Geschäftsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, kombiniert

die Ausschreibung „Leuchtturm Österreich E-Mobil“ die Entwicklung von noch nicht marktreifen österreichischen Technologien mit der Umsetzung und Erprobung systemischer Lösungen für neue E-Mobilitätsangebote. Zur Gewährleistung der Verknüpfung und Vernetzung sowie der Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme zwischen bestehenden und neuen Modellregionen, Leuchttürmen oder anderen E-Mobilitätsinitiativen wird eine Kooperation zwischen den Projekten und AkteurInnen empfohlen.

2. 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 geeinigt. Laut IPCC und der jüngst von der EU beschlossenen „Roadmap for a low carbon Economy“ müssen die Industrienationen bis 2050 ihre Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 80–95 % reduzieren, um den globalen Temperaturanstieg auf 2° C zu beschränken. Ein durchschnittlicher globaler Temperaturanstieg von 2° C würde bereits sehr 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 derartig enorme Emissionsreduktion erfordert neben wesentlichen Effizienzsteigerungen bei konventionellen Fahrzeugen den breiten Einsatz alternativer Antriebe, Biokraftstoffe und erneuerbarer Energien im Mobilitätsbereich. Nur Mobilität, die auf Strom aus erneuerbaren Energieträgern beruht, hat das Potenzial, positiv zu diesem Ziel beizutragen.

In Österreich zeichnet der Verkehr für einen wesentlichen Anteil am Energieverbrauch mit 32 % und an den CO₂-Emissionen mit 30 % für 2009

verantwortlich. Von 1990 bis 2010 ist ein enormer Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 54 % zu verzeichnen, jedoch ist es in den letzten Jahren gelungen, diesen Trend umzukehren. Der motorisierte Individualverkehr trägt zu rund der Hälfte der gesamten Treibhausgasemissionen bei.

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

Im Jahr 2008 wurde Österreichs erste „Modellregion Elektromobilität“ in Vorarlberg mit den Mitteln des Klima- und Energiefonds entwickelt. Inzwischen kann Österreich fünf Modellregionen vorweisen. Das Projekt „VLOTTE“ hat mittlerweile volle Fahrt aufgenommen und zählt auch international zu den gefragten Vorzeigebispielen. Das Medieninteresse ist enorm und die Nachfrage nach E-Fahrzeugen übersteigt bei Weitem das Angebot. Derzeit sind rund 200 E-Autos auf den Straßen Vorarlbergs unterwegs. Das Ziel des Projektes „VLOTTE“ ist es, jedem dritten Vorarlberger mittelfristig Zugang zur Elektromobilität zu gewähren. Aus dem Betrieb dieser größeren E-Fahrzeugflotte werden laufend wichtige Erkenntnisse gewonnen. Daten bzgl. Fahrprofilen und Umwelteffekten (CO₂-Reduktion) geben u. a. auch Auskunft über NutzerInnengewohnheiten und werden künftige E-Mobilitätsmodelle weiter verbessern. Das entwickelte Geschäftsmodell, welches eine fixe Mobilitätsrate für die/den NutzerIn vorsieht, eine gratis Netzkarte inkludiert und somit die Anbindung an den ÖPNV stimuliert, findet großen Anklang.

Ende 2009 wurde Salzburg als zweite E-Mobilitätsmodellregion ausgewählt. „ElectroDrive Salzburg“ ist bereits mit Erfahrungen im E-Zweiradbereich in das Projekt gestartet und wird mittels Leasingangeboten innerhalb von drei Jahren 740 zweispurige und 703 einspurige Elektro-Fahrzeuge in der Modellregion integrieren. Auch in Salzburg spielt die Eingliederung von E-Mobilität in den öffentlichen Verkehr eine entscheidende Rolle.

Die drei 2010 ausgewählten Modellregionen, Wien mit Schwerpunkt auf intermodalem Verkehr, Graz mit Schwerpunkt auf dem Regional- und PendlerInnenverkehr und Eisenstadt mit Schwerpunkt auf der Umstellung auf Ruftaxis, werden ihre Konzepte im Laufe des Jahres 2011 näher der Öffentlichkeit präsentieren.

2.2. Ziele des Klima- und Energiefonds

Der Klima- und Energiefonds orientiert seine Gesamtstrategie 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

E-Fahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als fossil betriebene Fahrzeuge; bei einem entsprechenden Anteil von erneuerbarer Energie emittieren sie deutlich weniger CO₂. Die Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ orientiert sich somit an den oben genannten 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 E-Mobilität besonders geeignet. Eine systematische Verlagerung zur E-Mobilität würde langfristig Arbeitsplätze sichern bzw. sogar ausbauen und eine internationale Technologievorreiterchaft ermöglichen.

Im Rahmen der Energiestrategie steckt man sich zum Ziel, 250.000 zweispurige E-Fahrzeuge bis zum Jahr 2020 auf die Straße zu bekommen. Diese 250.000 Fahrzeuge können auch maßgeblich zur Erreichung der „2020“-Ziele der EU beitragen. Bis 2020 müssen 10 % aller transportrelevanten Treibstoffe in der EU aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Die E-Mobilität kann dazu

einen hohen Beitrag leisten, da einerseits für diese ein hoher Anrechnungsfaktor (Faktor 2,5 für E-Mobilität) zum Tragen kommt und andererseits auch die geforderte höhere Beimischung von Biotreibstoffen das Ziel allein nicht erreichen kann.

Das vorliegende Programm soll zur raschen und effizienten Erreichung dieses Ziels wesentlich beitragen.

2.3. Programmziele

Eine E-Mobilitätsregion ist die Abbildung einer wünschenswerten Mobilität in unmittelbarer Zukunft. Modellregionen dienen als Generator von wesentlichen Erkenntnissen, die für eine breite Markteinführung unerlässlich sind. Eine konzentrierte Erprobung der E-Mobilität bringt enorme Kosteneffizienzvorteile im Vergleich zu einer unkontrollierten Verbreitung mit sich. Die Administration der Modellregion, die Nutzung der Infrastruktur etc. ist nur durch eine entsprechende Konzentration der Mittel gewährleistet. Auch die Anschaffungskosten der Betreibergesellschaft oder des Unternehmens lassen sich durch Skaleneffekte reduzieren.

Der Klima- und Energiefonds sieht die „Modellregion Elektromobilität“ als Treiber und Wegbereiter für eine Verbreitung der E-Mobilität in Österreich. Klares Ziel muss es sein, dass die Modellregion nach anfänglicher Starthilfe durch den Klima- und Energiefonds nach wenigen Jahren ein funktionierendes Geschäftsmodell entwickelt hat, das sich wirtschaftlich darstellen lässt. Die mediale Aufmerksamkeit, die auf die jeweilige Modellregion gerichtet ist, und das aktive Verbreiten der Erkenntnisse und Erfolge in der Modellregion wird in den nächsten Jahren viele österreichische Projekte inspirieren. Durch die Vorarbeit in den Modellregionen wird der Einstieg für viele AkteurInnen erleichtert und das Risiko minimiert. In wenigen Jahren soll aus diesen Keimzellen das E-Mobilitätsland Österreich entstanden sein.

Auch die österreichische Industrie und der Handel profitieren durch die Aktivitäten der Modellregionen. Österreichische Technologien im Fahrzeug- bzw. Infrastrukturbereich können optimal im Realbetrieb erprobt und somit für den internationalen Markt weiterentwickelt werden. Die nationale Nachfrage nach E-Mobilität, die durch die Aktivitäten der Modellregionen initiiert wird, hat nachhaltigen positiven Einfluss auf den Handel von relevanten

E-Mobilitätskomponenten in Österreich.

Folgende Ziele werden im Programm vorrangig verfolgt:

- die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes
- die Förderung der Kombination von nachhaltigen Energie- und Mobilitätsdienstleistungen
- die Schaffung einer Ladeinfrastruktur auf Basis zusätzlich erzeugter erneuerbarer Energie
- das Setzen eines deutlich sichtbaren Impulses für die Einführung von Elektro-Fahrzeugen gepaart mit dem Anspruch, Erfahrungen und „Best Practice“-Ansätze für eine spätere Programmmultiplikation in weiteren österreichischen Regionen zu gewinnen
- die Initiierung neuer Formen der Mobilität (z. B. die Einbindung von E-Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr, das Beziehen der Dienstleistung „Mobilität“ von einer/einem AnbieterIn anstelle des Besitzes des Fahrzeugs)
- die Zusammenführung von Produkten aus der Technologieentwicklung und der Demonstration und der Markteinführung in der Modellregion
- die Nutzung der Synergien und das gegenseitige Fördern der Marktpenetration von erneuerbarer Energie und E-Mobilität: erneuerbare Energien sollen die E-Mobilität 100 % emissionsfrei machen, und die E-Mobilität kann die Ertragsschwankungen von erneuerbaren Energien ausgleichen
- die Gewinnung von Erkenntnissen und folglich von Lösungsansätzen zu Markteinführungshürden, um die weitere Verbreitung der E-Mobilität in Österreich zu erleichtern

Um die Programmstrategie während der gesamten Laufzeit des Projektes aufrechterhalten zu können, wird der Betreibergesellschaft bzw. dem Unternehmen 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, Bereitstellung einer ExpertInnenplattform und eines Netzwerkes (e-connected)) zuteil. Darüber hinaus bestehen weitere Programme des Klima- und Energiefonds (z. B. „Neue Energien 2020“, „Leuchttürme E-Mobilität“, „Förderaktion Photovoltaik“, „Klima- und Energie-Modellregionen“), welche zu Synergien mit der „Modellregion Elektromobilität“ führen können. Die im Rahmen

der „Modellregion Elektromobilität“ erfassten Projekte sollten sich auch aktiv um Mittel aus den oben genannten Programmen bemühen.

Im Hinblick auf die Möglichkeit einer breiten Nutzung der Ladeinfrastruktur soll die Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme ermöglicht werden, sodass NutzerInnen – insbesondere von anderen Modellregionen, Leuchttürmen der E-Mobilität oder anderen E-Mobilitätsinitiativen – die öffentlichen und halb-öffentlichen Ladestationen nutzen können (zum Beispiel: offene Schnittstellen für Kommunikation, Ladesteuerung und Verrechnung, Ladesteckerkompatibilität etc.).

„klima:aktiv mobil“ kann durch das vorhandene Beratungsprogrammnetzwerk StakeholderInnen, insbesondere interessierte Unternehmen und Kommunen, informieren und beraten. Interessierte können die „klima:aktiv mobil“-Beratungsangebote zu Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltung, für Städte, Gemeinden und Regionen sowie für Tourismus und Freizeitbranche nutzen.

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 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.

3. Wegweiser zur Ausschreibung

3.1. Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Im Rahmen der diesjährigen Ausschreibung sind Einreichungen für Modellregionen mit folgenden Zielgruppen möglich:

1. Zielgruppe 1 – „E-PendlerInnen“: konzentrierte Integration von E-Fahrzeugen (auch bedarfsorientierte E-Kleinbusse) für den PendlerInnenverkehr im Bereich von städtischen Agglomerationen mit Fokus auf Stadt-Land Regionen bis zu 300.000 EinwohnerInnen und einem signifikanten Anteil an EinpendlerInnen (insbe-

sondere zur Ergänzung der „Last Mile“ und unter Berücksichtigung der Nutzung des vorhandenen öffentlichen Verkehrs)

2. Zielgruppe 2 – „E-Logistik“: konzentrierte Integration von mindestens 200 E-Nutzfahrzeugen, wobei mindestens 50 mehrspurige E-Fahrzeuge (E-PKW, E-LNF*) in einem österreichischen Ballungsraum (insbesondere regionaler elektrischer Zuliefer- und Verteilverkehr) aus dem Logistikbereich sind

Die oben dargestellten Zielgruppen zeichnen sich durch folgende Aspekte aus:

- kalkulierbare, regelmäßig zurückgelegte Fahrtstrecken
- einfache Bedienbarkeit der Ladeinfrastruktur
- Errichtung zusätzlicher stromproduzierender Anlagen (auf Basis erneuerbarer Energieträger)
- auf NutzerInnen abgestimmte Finanzierungsmodelle wie, z.B. das Angebot einer Leasingfinanzierung

Für beide Zielgruppen gilt als Einreichvoraussetzung ein Investitionsvolumen von mindestens 1 Mio. Euro.

Aus beiden Zielgruppen wird im Rahmen des vorliegenden Programms mindestens eine Region unterstützt. Die restlichen Ausschreibungsbedingungen gelten für beide Zielgruppen gleichermaßen.

Abgrenzung zu dem Förderprogramm „klima:aktiv mobil“: Während bei „klima:aktiv mobil“ Einzelprojekte von Gemeinden oder Unternehmen unterstützt werden, handelt es sich bei dem Programm „Modellregion E-Mobilität“ um Projekte mit regionalen und umfassenden Ansätzen, die alle Themenfelder der Ausschreibung (siehe Kapitel 4) abdecken.

Die Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ richtet sich an Betreibergesellschaften und Unternehmen, die die in Kapitel 4 genannten Themenfelder der Ausschreibung erfüllen.

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

- Unternehmen (Mikro-, Klein-, Mittel- und/oder Großunternehmen)

*E-Leichte Nutzfahrzeuge

- Privatpersonen (beispielsweise PendlerInnen)
- Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Interessensvertretungen, Vereine, EinzelforscherInnen)
- öffentlichen Bedarfsträger wie Länder, Städte und Gemeinden

Bei der Integration von Bund/Land/Gemeinden 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 liegen im Gestaltungsfreiraum der PartnerInnen der Betreibergesellschaft. Eine Kopie des Vertrags ist dem Klima- und Energiefonds im Zuge der Vertragsverhandlungen vorzulegen.

3.2. Budget

Im Rahmen der Ausschreibung stehen voraussichtlich mindestens 2,5 Mio. Euro (inklusive Begleitmaßnahmen und Monitoring) an Fördermitteln für die **Zielgruppe 1 – „E-Pendler“** und die **Zielgruppe 2 – „E-Logistik“** zur Verfügung.

Entsprechend den Programmzielen wird das verfügbare Budget an (eine) Betreibergesellschaft/en oder (ein) Unternehmen vergeben, die/das den Inhalt der Ausschreibung am besten treffen/trifft. Die Einreichung muss alle oben beschriebenen Ausschreibungsaspekte abdecken. Einreichungen, die nur Teilaspekte bedienen, können nicht berücksichtigt werden.

Die Förderung des Klima- und Energiefonds ist auf die ersten drei Projektjahre beschränkt.

3.3. Förderung

Das Programm bietet für die Betreibergesellschaft oder das Unternehmen eine Finanzierung in Form von Investitionszuschüssen auf Basis der Förderrichtlinie „Betriebliche Umweltförderung Inland (UFI)“ in der geltenden Fassung. Die maximale Förderintensität laut der Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ beträgt 30 % der umweltrelevanten Investitionskosten. Förderungen für die forschungsrelevanten Teile (siehe Kapitel 4.3. „Begleitendes

Monitoring“) basieren auf der „FTE-Richtlinie“ in der geltenden Fassung.

3.4. Einreichunterlagen

Gesamtheitliches Mobilitätskonzept

Die Demonstration eines gesamtheitlichen Mobilitätsansatzes, die Schaffung von Energiedienstleistungen für Mobilität und die zusätzliche Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern für Elektromobilität sind Ziel des Programms. Die neuen Modellregionen können geographisch unabhängig von den bestehenden Modellregionen und Leuchttürmen der E-Mobilität sein. Zur Gewährleistung der Verknüpfung und Vernetzung sowie der Interoperabilität der unterschiedlichen Lösungen und Systeme zwischen bestehenden und neuen Modellregionen, Leuchttürmen oder anderen E-Mobilitätsinitiativen wird eine Kooperation zwischen den Projekten und AkteurInnen empfohlen.

Entsprechend den Lebens- und Arbeitsmerkmalen der potenziellen NutzerInnen der E-Fahrzeuge in der Region 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 und Nutzung öffentlicher umweltfreundlicher Verkehrsmittel sinnvoll mit der Elektromobilität zu verknüpfen, um die Schadstoffbelastung einer Modellregion wesentlich zu reduzieren und gleichzeitig das Mobilitätsbedürfnis der NutzerInnen in der Region bestmöglich zu befriedigen.

- die Einreichunterlagen müssen die in Kapitel 4 definierten Themenfelder ausreichend beantworten und sind Basis für die Beurteilung (siehe Kapitel 3.8.)
- wesentlicher Bestandteil der Einreichunterlagen muss ein Businessplan sein, der die nachhaltige Betreibung des Projekts beschreibt
 - Beschreibung der Geschäftsidee
 - Beschreibung der Betreibergesellschaft oder des Unternehmens
 - Beschreibung des Marktpotenzials
 - Chancen und Risiken des Projekts
 - „Cash-Flow“-Analyse
 - ROI-Ermittlung
 - Finanzbedarf inkl. Planrechnung für drei Jahre
 - qualitative Beschreibung des Businessmodells
 - Darstellung der Projektfinanzierung über die beantragte Förderung hinausgehend

- weiters ist eine klare geografische Definition der Modellregion für beide Zielgruppen notwendig (siehe Kapitel 3.1.)
- die Erfüllung der in Kapitel 4.2. angeführten technischen Kriterien zur Einführung von Elektro-Fahrzeugen muss in den Einreichunterlagen thematisiert werden
- technische Beschreibungen der geplanten Tankstelleninfrastruktur, der Fahrzeuge (Verbrauch, Reichweite) und der stromproduzierenden Anlagen (Leistung, Produktionsdaten) sind vorzulegen
- die geplanten begleitenden Forschungsvorhaben in Anlehnung an Kapitel 4.3. sind zu beschreiben

Das Konzept muss eine Ausgewogenheit zwischen zusätzlich aufgebauten stromproduzierenden Anlagen auf Basis erneuerbarer Energieträger und den Elektro-Fahrzeugen anstreben (siehe Tabelle 4.1.).

- Um den Umwelteffekt bewertbar machen zu können, sind folgende Angaben notwendig:
 - Anzahl der Elektro-Fahrzeuge
 - Abschätzung der zurückgelegten km pro Jahr
 - Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge
 - geplante Kapazität an erneuerbarer Energie

3.5. Geförderte Maßnahmen

Gefördert werden folgende Maßnahmen:

- Investition für Batterieladeinfrastruktur und von Batterietauschstationen mit Fokus auf leichte Nutzfahrzeuge und E-Busse
- Investitionen in die Errichtung von Anlagen zur Produktion des für das Projekt benötigten zusätzlichen Stromes aus erneuerbaren Energieträgern insbesondere Photovoltaik, Wind, Kleinwasserkraft und Biomasse
- E-Fahrzeuge
- Monitoring
- Sofern oben genannte Punkte erfüllt sind, können zusätzlich Maßnahmen gefördert werden, die zur Zielerreichung (siehe Kapitel 2) beitragen. Eine solche zusätzliche Maßnahme kann zum Beispiel die Einbindung von Elektromopeds in das Mobilitätskonzept sein.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

3.6. Anerkennbare Kosten

Anerkennbare Kosten laut „Umweltförderung im Inland“ idgF sind umweltrelevante Investitionskosten. Anerkennbare Kosten gemäß Kapitel 4.3. sind der „Richtlinie für Forschung und Technologieentwicklung“ zu entnehmen.

3.7. Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen liegen bei der antragstellenden Betreibergesellschaft bzw. beim antragstellenden Unternehmen. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von der Modellregion ausgehen soll, größtmöglich ist.

3.8. 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 Kapitel 2 und 4), gesamtheitlicher integrativer Ansatz

Qualität des Vorhabens

- technische Qualität
- Qualität der Planung

Eignung der Förderungswerber/Projektbeteiligten

- Potenzial der Betreibergesellschaft oder des Unternehmens zur Realisierung der Programmziele
- Einbeziehung relevanter StakeholderInnen und Zugang zur Zielgruppe

Ökonomisches Potenzial und Verwertung

- KundInnenorientierung, Erhöhung des KundInnennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Disseminationspotenzial in der Zielregion
- Interoperabilität
- Kooperation mit bestehenden Modellregionen und/oder Leuchttürmen der E-Mobilität
- ökonomische Aspekte

3.9. Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für die Investitionsförderungen (siehe Kapitel 4.1. und 4.2.) kommt die betriebliche Umweltförderung im Inland (UFI) idgF sowie für die forschungsrelevanten Teile (Kapitel 4.3. „Begleitendes Monitoring“) die FTE-Richtlinie idgF zur Anwendung.

4. Themenfelder der Ausschreibung

Zentrales Ziel des Programmes ist, eine technisch-ökonomische und technisch-ökologische Gesamtlösung zur Realisierung einer grünen, umweltfreundlichen Mobilität zu erproben. Eine Verknüpfung mit erneuerbarer Energiebereitstellung ist Voraussetzung für die Umsetzung des Programms, wobei eine Bereitstellung von Energie, die mittels PV-Anlagen gewonnen wurde, bevorzugt wird.

4.1. Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien

Das Themenfeld „Schaffung einer erneuerbaren Elektrotank- und Batterielade-Infrastruktur“ ist das Herzstück für die Einführung von Elektrofahrzeugen. Die CO₂-Bilanz durch E-Mobilität ist insgesamt nur so günstig, wie der zur Verfügung stehende Strommix mit allen vorgelagerten Emissionen dies erlaubt. Um die ökologische Nachhaltigkeit der E-Mobilität zu gewährleisten, muss die Energiebereitstellung durch erneuerbare Energien forciert werden. Im Rahmen der Ausschreibung muss deshalb die zusätzlich benötigte Energie ausschließlich durch erneuerbare Energien gewonnen werden. Entsprechend den Lebens- und Arbeitsmerkmalen der BewohnerInnen der Modellregion sollen

E-Lademöglichkeiten auf Basis von erneuerbaren Energieträgern zusätzlich errichtet werden. Da die elektrische Energie aus erneuerbaren Quellen nicht immer zeitgleich mit dem Bedarf beim Ladevorgang von Elektro-Fahrzeugen erzeugt werden kann, wird hervorgehoben, dass die benötigte Menge elektrischer erneuerbarer Energie für das Aufladen der Batterien der E-Fahrzeuge insgesamt vorhanden sein muss. Es sollte daher im Verlauf eines Jahres die bilanziell ermittelte Strommenge produziert werden, die dem Jahresenergieverbrauch der Elektro-Fahrzeugflotte der Modellregion entspricht. Die Stromerzeugungsanlagen speisen die erzeugte Elektrizität ins Netz ein, im Gegenzug wird bei einem Bedarf an Energie für die Fahrzeugflotte der Strom direkt aus dem Netz bezogen. Für die stromproduzierenden Anlagen darf neben der Förderung des Klima- und Energiefonds keine weitere Bundesförderung (u. a. Ökostrom-Tarifförderung) bezogen werden.

Es muss sichergestellt sein, dass innerhalb der Modellregion eine zusätzliche Erzeugung von erneuerbarer Energie entsteht, die den hinzukommenden Stromverbrauch der Elektro-Fahrzeuge deckt. Dieser Additionalität kommt dabei eine wesentliche Rolle zu, da der Ausbau des Anteils von erneuerbaren Energien einen integralen Bestandteil des E-Mobilitätsprogrammes darstellt.

Mengengerüst für Elektro-Fahrzeuge und die dazu benötigte erneuerbare Energie (dieses Mengengerüst ist exemplarisch zu sehen und zeigt nicht alle möglichen Kombinationen an erneuerbaren Energien)

Darstellung der zukünftig eingesetzten Elektro-Fahrzeuge am Beispiel einer Modellregion:

Annahme Modellregion

Größe der „Modellregion“:

ca. 250.000 EinwohnerInnen

Anteil Pkw-Bestand heute:

125.000 (in Österreich ca. 0,5 Pkw pro EinwohnerIn)

Bei kleineren oder größeren Regionen können die oben angeführten Werte angepasst werden.

Annahme Stromverbrauch:

Stromverbrauch pro Elektrofahrzeug:

16 kWh/100 km

Durchschnittlich zurückgelegte Jahresdistanz:

10.000 km

Volllaststunden PV: 1.000 Stunden/Jahr

Volllaststunden Wind: 2.100 Stunden/Jahr

Jahr	Elektro-Fahrzeuge (PKW)*	benötigte GWh**	benötigte PV-Leistung	benötigte Wind-Leistung	50 % Wind-/50 % PV-Leistung
2010	625 = 0,5 %	1 GWh	1 MW	0,5 MW	1 MW
2015	6.250 = 5 %	10 GWh	10 MW	5 MW	7 MW
2020	62.500 = 50 %	100 GWh	100 MW	48 MW	74 MW
2030	125.000 = 100 %	200 GWh	200 MW	95 MW	148 MW

*Abschätzung für die oben beschriebene Modellregion

** Abschätzung aufgrund der oben beschriebenen Annahmen für den Stromverbrauch

Tabelle 4.1.

In Frage kommende Standorte für Elektrotankstellen sind offene und geschlossene Parkräume wie Park-and-ride-Anlagen, MitarbeiterInnenparkplätze u.v.m.

Für Zielgruppe 1 – „E-PendlerInnen“ – kommt beispielhaft eine Ausstattung von Parkanlagenflächen oder Gebäudeflächen mit Photovoltaik-Anlagen in Frage.

Für Zielgruppe 2 – „E-Logistik“ – kommt beispielhaft eine Ausstattung von Flächen von Distributionsgebäuden mit Photovoltaik-Anlagen in Frage.

4.2. Ankauf von Elektro-Fahrzeugen und deren Integration in den regionalen Umweltverkehrsverbund

Zielgruppe für Elektro-Fahrzeuge sind zunächst vorrangig FlottenbetreiberInnen auf betrieblicher und kommunaler Ebene sowie PendlerInnen, die den E-Pkw für tägliche Kurz- und Mitteldistanzen nutzen und für die die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich ist oder eine zusätzliche Ergänzung darstellt. Bei der Konzepterstellung sollte darauf geachtet werden, dass es nicht zu einem Umstieg von NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel auf Elektro-Fahrzeuge kommt, da dies zu keiner realen CO₂-Reduktion führt.

Zusätzlich sollen noch weitere strukturverändernde Ansätze initiiert werden, wie nutzungsorientierte Miet- bzw. Leasingmodelle und E-„Car Sharing“. Förderbar ist ausschließlich die Betreibergesellschaft bzw. das/die Unternehmen, welche/s die Investitionskosten tragen/trägt. Auf dem jeweiligen Businessmodell basierend, geben/gibt diese/s Dienstleistungen an die NutzerInnen (Privatpersonen und Unternehmen) weiter.

Kriterien zur Markteinführung von Elektro-Fahrzeugen (zweispurige Fahrzeuge):

- das Elektro-Fahrzeug sollte dem Komfort eines vergleichbaren Klein-Pkw entsprechen
- Verwendung fortschrittlicher und einsatzbereiter Batterietechnologien (z. B.: Lithium-Ionen u. ä.)
- langfristige Sicherstellung der Ersatzteilverfügbarkeit sowie Service- und Reparaturmöglichkeiten

4.3. Inhaltliche Schwerpunkte

In der diesjährigen Ausschreibung werden zwei Themenschwerpunkte bzw. Zielgruppen angesprochen:

1. Zielgruppe 1 – „E-PendlerInnen“: konzentrierte Integration von E-Fahrzeugen (auch bedarfsorientierte E-Kleinbusse) für den PendlerInnenverkehr im Bereich von städtischen Agglomerationen mit Umland mit Fokus auf Stadt-Land Regionen bis zu 300.000 EinwohnerInnen und einem signifikanten Anteil an EinpendlerInnen (insbesondere zur Ergänzung der „Last Mile“ und unter Berücksichtigung der Nutzung des vorhandenen öffentlichen Verkehrs)

2. Zielgruppe 2 – „E-Logistik“: konzentrierte Integration von mindestens 200 E-Nutzfahrzeugen, wobei mindestens 50 mehrspurige E-Fahrzeuge (z. B. E-PKW, E-LNF* etc.) in einem österreichischen Ballungsraum – insbesondere regionaler elektrischer Zuliefer- und Verteilverkehr – aus dem Logistikbereich sind

4.4. Begleitendes Monitoring

Mit begleitendem Monitoring soll sichergestellt werden, dass die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Betrieb der Modellregion der Öffentlichkeit bzw. potenziellen MultiplikatorInnen zugänglich gemacht werden. Besonders relevant sind z. B. die Datenaufbereitungen, Analysen und Schlussfolgerungen zu folgenden Themenstellungen:

- Ladeverhalten und Leistungsbedarf für das Laden
- Auswirkungen auf das Stromnetz (Ortsnetzstationen) und die Energiebereitstellung bei Hochrechnung der Nutzungsdaten
- NutzerInnenverhalten, Fahrprofile
- ökonomisches und technisches Potenzial von „Vehicle to Grid“-Modellen (Rück einspeisung von Strom aus der Batterie in das öffentliche Stromnetz)
- Kundenakzeptanz des Angebots
- Darstellung zu Stand und Entwicklung der Ladeinfrastruktur hinsichtlich Art, Nutzung und Eigenschaften sowie deren technischen Möglichkeiten

Die FördernehmerInnen haben diese Daten zumindest halbjährlich aktualisiert in einer vom Klima- und Energiefonds zu definierenden Art und Weise an diesen zu übermitteln.

Im Rahmen des Monitorings ist auf Synergien mit bestehenden Begleitforschungen in bereits vorhandenen Modellregionen zu achten bzw. auf vorhandenen Erkenntnissen aufzubauen.

*E-Leichte Nutzfahrzeuge

5. Ablauf

Evaluieren werden grundsätzlich alle Einreichungen, die innerhalb der Einreichfrist bei der Kommunkredit Public Consulting GmbH (KPC) einlangen.

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds, der KPC, auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die Antragsteller werden auf behebbare formale Mängel hingewiesen und deren Korrektur innerhalb der Einreichfrist ermöglicht. Bei nicht behebbaren formalen Mängeln werden die Anträge zur Ablehnung vorgeschlagen.

Für Förderansuchen, die die Formalkriterien erfüllen, erfolgt die eigentliche fachlich-inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und/oder internationalen ExpertInnen.

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

6. Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist in Papierform und auf einem elektronischen Datenträger innerhalb der vorgesehenen Fristen zu übersenden. Die vorgesehenen Einreichformulare sind zu verwenden. Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten (www.klimafonds.gv.at).

Informationen und Beratung:

Kommunkredit Public Consulting GmbH
Türkenstraße 9
1092 Wien

DI Wolfgang Löffler, MSc
Tel.: 01 3 16 31 DW 220
E-Mail: w.loeffler@kommunkredit.at
Dr. Stephanie Ottofülling
Tel.: 01 3 16 31 DW 232
E-Mail: s.ottofuelling@kommunkredit.at

7. Anhang

Richtlinie „Umweltförderung im Inland“ idgF, Richtlinie „Forschung und Technologieentwicklung“ idgF



Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien
Redaktion: Patrick Wagenhofer
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 Uttarakhand/Indien (http://www.greenprint.at/uploads/myclimate_portfolio.pdf).



greenprint*
klimaneutral gedruckt.

Papier: Olin
Herstellungsort: Wien, Juni 2011

