

Mobilität der Zukunft

13. Ausschreibung: Gütermobilität



Ausschreibungsleitfaden 2019

Einreichfrist: 22.05.2019 - 25.09.2019, 12:00 Uhr

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

© Bilder Titelblatt: ÖBB/Harald Eisenberger, iStockphoto/ing. Markus Schieder, INNOFREIGHT Speditions GmbH und AVL/AFL Range Extender

Programmverantwortung Mobilität der Zukunft

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung III/I4 - Verkehrs- und Mobilitätstechnologien

Strategie und Themenfeldverantwortung

DI(FH) Sarah Bittner-Krautsack MBA

Programmabwicklung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG)
Bereich Thematische Programme
Sensengasse 1, 1090 Wien

Verfasser dieses Leitfadens

DI(FH) Sarah Bittner-Krautsack MBA,
DI Verena Eder

Wien, 22. Mai 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	4
2	Motivation	7
3	Ziele der Ausschreibung	8
4	Schwerpunkte der Ausschreibung.....	9
4.1	Ausschreibungsschwerpunkte in der Übersicht	9
4.2	Ausgangslage Güterverkehr und Transportlogistik	9
4.3	Hinweise für Vorhaben	10
4.4	Ausschreibungsschwerpunkte im Detail	11
4.4.1	Kooperative Logistiknetzwerke auf Basis offener Informations- und Transportsysteme	11
4.4.2	Verkehrsträgerübergreifende Transportketten und –netzwerke digital vernetzt	13
4.4.3	Unternehmensübergreifende Kooperationen für eine gesamtwirtschaftlich effiziente und effektive Transportlogistik in und außerhalb von Ballungszentren	14
4.4.4	Querdenken in der Transportlogistik: Mit interdisziplinären Ansätzen zu suffizientem Verhalten und Paradigmenwechseln in der Organisation des Güterverkehrs und der Transportlogistik	15
4.4.5	Entwicklung neuer Berufsbildbezeichnungen in der Mobilität im Kontext der Automatisierung und Digitalisierung.....	15
5	Ausschreibungsdokumente	17
6	Rechtsgrundlagen.....	18
7	Ergänzende Hinweise.....	19
7.1	Stand des Wissens.....	19
7.2	Disseminationsverpflichtung	19
7.3	Service FFG Projektdatenbank.....	19
7.4	Service BMVIT Open4Innovation	20
7.5	Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan.....	20
8	Weitere Förderungsmöglichkeiten.....	21

1 Das Wichtigste in Kürze

Einreichung

Projektanträge sind bei der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) bis **spätestens 25.09.2019, 12:00 Uhr** einzubringen.

Die Einreichung ist **ausschließlich via eCall** <https://ecall.ffg.at> möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen. Eine spätere Einreichung (nach 12:00 Uhr des genannten Tages) wird nicht mehr angenommen und führt automatisch zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren.

Allgemeine Einreichberatung	Für Kostenfragen
Verena Eder Telefon: (0) 57755-5036 E-Mail: verena.eder@ffg.at	Christine Löffler Telefon: (0) 57755-6089 E-Mail: christine.loeffler@ffg.at
	Ernst Frischmann Telefon: (0) 57755-6076 E-Mail: ernst.frischmann@ffg.at

Zeitplan

Einreichschluss: 25. September 2019, 12:00 Uhr

Formalprüfung: Oktober 2019

Evaluierung: November 2019

Weiterführende Informationen / Links:

www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2019as13

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht

Instrument	Kooperatives F&E Projekt	Sondierung	Leitprojekt	F&E-Dienstleistung
Kurzbeschreibung	Industrielle Forschung Experimentelle Entwicklung	Vorstudie für F&E Projekt	Produktives Umfeld für Innovation, Vernetzung, Forschung und Wissenstransfer	Erfüllung eines gegebenen Inhaltes
Kooperative Logistiknetzwerke	X		X	
Transportketten und -netzwerke	X			
Unternehmensübergreifende Kooperationen	X			
Querdenken in der Transportlogistik		X		
Entwicklung neuer Berufsbildbezeichnungen				X
beantragte Förderung in €	min. 100.000€ bis max. 2 Mio. €	max. 200.000€	max. 2,5 Mio. €	keine
Finanzierung	keine	keine	keine	100%
Förderungsquote	max. 85%	max. 80%	max. 85%	keine
Laufzeit in Monaten	max. 36	max. 12	max. 60	siehe Leitfaden
Kooperationserfordernis	ja	nein	ja	nein
Budget	5 Mio. EUR			
Einreichfrist	25.09.2019, 12:00 Uhr			
Sprache	deutsch			

Bitte beachten Sie:

Sind die Formalvoraussetzungen für eine Projekteinreichung entsprechend den Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderungsinstrumentes nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbarer Mängel, wird das Förderungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt.

NEU 2019: Vereinfachte Antragsstellung im eCall.

Es ist der FFG ein Anliegen die Einreichung eines F&E Vorhabens für alle FörderwerberInnen einfach, unkompliziert und zeitgemäß zu gestalten.

Mit der Neugestaltung des elektronischen Einreichportals eCall ist nunmehr die vollständige online Einreichung Ihres Antrages im eCall System möglich. Eine einfache, einmalige und reduzierte Eingabe von Informationen wird damit erzielt.

Das Anlegen des Projekts und das Einladen der Partner sowie die Eingabe der Kosten und Finanzierung im eCall bleiben wie bisher bestehen und sind davon unberührt.

Was ist neu und vereinfacht:

Bis dato erfolgte die Einreichung der gesamten Projektbeschreibung mit Hilfe einer Word-Vorlage.

Anstelle einer Word-Vorlage setzt sich die Projektbeschreibung nun aus folgenden online Funktionen zusammen:

- **NEU:** Online-Inhaltliche Beschreibung (eCall)
- **NEU:** Online-Konsortium (eCall)
- **NEU:** Online-Arbeitsplan (eCall)
- Online-Kosten und Finanzierung (eCall)

Mit der online Eingabe können nun einzelne Kapitel vom Konsortialführer an Partner delegiert werden. Alle Partner haben in der online Eingabe Lese- und Kommentier-Rechte. Ein integriertes Kommentier- und Versionsmanagement unterstützt bei der Zusammenarbeit im Antragstellungsprozess.

Weitere Hinweise finden Sie im [Tutorial](#) und unter den [FAQs](#).

Beratung:

Projektskizze:

Die FFG bietet die Möglichkeit eines Beratungsgespräches für Ihr Vorhaben an. Vereinbaren Sie einen Termin und senden sie im Vorfeld eine Projektskizze, um das Gespräch effizient gestalten zu können. Eine Vorlage für die Projektskizze finden Sie unter: www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2019as13

2 Motivation

Mobilität der Zukunft ist das österreichische Förderungsprogramm für Forschung, Technologieentwicklung und Innovation im Mobilitätsbereich. Im Fokus steht die nachhaltige Entwicklung und Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs.

Das klar missionsorientierte Programm initiiert dazu ganzheitliche Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft und trägt dabei zu einem Interessensausgleich zwischen den Zielbereichen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft & Forschung bei. Deswegen sollen geförderte Forschungsprojekte mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende gesellschaftliche wie kommerzielle Märkte befruchten bzw. neue generieren.

Die Nutzer bilden den Ausgangspunkt für alle Lösungsansätze. Technologien stellen im Kontext der komplexen gesellschaftlichen Zusammenhänge einen komplementären Lösungspfad zu sozialen und organisatorischen Innovationen dar, was sich in den vier Themenfeldern des Programms widerspiegelt.

In dieser Ausschreibung werden auf Grundlage des Themenfeldes Gütermobilität bestimmte Ausschreibungsschwerpunkte gesetzt, die mit den eingereichten Projekten adressiert werden müssen. Jedes eingereichte Projekt hat dabei Wirkungsbeiträge zu generieren, um zumindest einer der angeführten Zielsetzungen in den Handlungsfeldern Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft und Forschung näherzukommen (siehe Kapitel o).

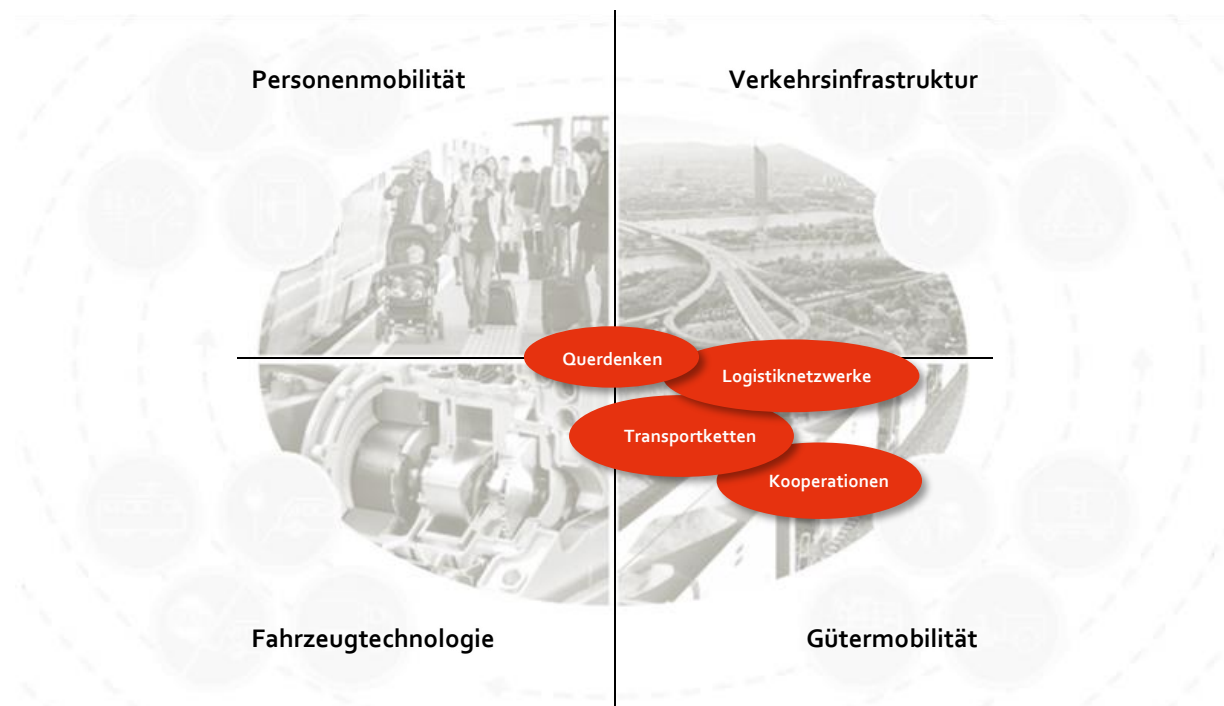


Abbildung 1: Das Programm Mobilität der Zukunft als Portfolio-Darstellung und die Einbettung der Ausschreibungsschwerpunkte

3 Ziele der Ausschreibung

Die prioritären, strategischen Ziele dieser Ausschreibung sind:

- Gesellschaftsziele:
 - Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Verkehrssystems
 - Nachhaltige Mobilitätsformen und –muster
 - Erhöhung der Qualität und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur
 - Sicherstellung der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen

- Umweltziele:
 - Reduzierung von Emissionen und Immissionen
 - Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs
 - Interessensausgleich zwischen Verkehrsweg / Lebensraum Mensch / Ökosystem

- Wirtschafts- und Forschungsziele:
 - Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors
 - Erhöhung der Kompetenzführerschaft im Mobilitätsbereich
 - Aufbau und Forcierung internationaler Kooperationen

Die Ausschreibungsschwerpunkte sind aus der **FTI-Roadmap Gütermobilität** abgeleitet, der forschungs-, technologie- und innovationspolitischen Roadmap zur Ausrichtung des Innovationsfelds Gütermobilität, die 2015 im Rahmen eines Stakeholderprozesses entwickelt wurde. Die FTI-Roadmap Gütermobilität finden Sie [hier](#)¹, die Infografiken zu den Forschungsfeldern und Themenfeldern finden Sie [hier](#)².

Jede Projekteinreichung muss ihre Relevanz für den Ausschreibungsschwerpunkt sowie ihren Wirkungsbeitrag zu den Programmzielsetzungen klar herausarbeiten. Projektanträge ohne ausreichende Wirkungsbeiträge im Sinne der jeweiligen Programm- und Ausschreibungsschwerpunkte werden aus mangelnder Relevanz nicht gefördert/finanziert.

Weitere Information zum Programm Mobilität der Zukunft finden Sie unter www.mobilitaetderzukunft.at

¹

http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/innovation/mobilitaet/downloads/roadmap_guetermobilitaet.pdf

²

http://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/infografik_roadmap_guetermobilitaet.pdf

4 Schwerpunkte der Ausschreibung

4.1 Ausschreibungsschwerpunkte in der Übersicht

1. Kooperative Logistiknetzwerke
2. Transportketten und -netzwerke
3. Unternehmens-übergreifende Kooperationen
4. Querdenken in der Transportlogistik
5. Entwicklung neuer Berufsbildbezeichnungen

4.2 Ausgangslage Güterverkehr und Transportlogistik

Entscheidungen auf Ebene der Lieferkette haben Auswirkungen auf den Güterverkehr und die Transportlogistik. Veränderungen können deswegen oftmals nicht allein aus dem Güterverkehr und der Transportlogistik heraus initiiert werden. Es ist daher wichtig, dass die verladende **Wirtschaft und Logistikdienstleister gemeinsam neue Wege** gehen, um die großen Herausforderungen unserer Zeit wie die zur Eindämmung der Erderhitzung erforderliche Dekarbonisierung und die unaufhaltsame Digitalisierung aller Gesellschaftsbereiche erfolgreich zu meistern.

Bei der **Dekarbonisierung** birgt das Übereinkommen von Paris große Herausforderungen an den Verkehrs-, Mobilitäts- und Transportsektor, der aktuell noch immer einen wachsenden Anteil an den Treibhausgasemissionen aufweist³.

Andererseits eröffnet die **Digitalisierung** neue Chancen. Sie erlaubt es Produktionsprozesse zu optimieren bzw. zu automatisieren, Produktionsnetzwerke zu steuern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu assistieren, aber auch neuartige Formen der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit und damit neue Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Es gilt die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und zu einer Dekarbonisierung des Mobilitäts-, Verkehrs- und Transportsystems beizutragen. Im Gegensatz zur Vergangenheit, in der im Mobilitäts-, aber auch Logistiksystem vor allem auf technologische Effizienzsteigerung gesetzt wurde – oft auf Kosten der Umwelt –, braucht es **neue Wege zur Effizienzsteigerung und Effektivitätssteigerung bei gleichzeitig niedrigerem Rohstoff- und Energieverbrauch**. Darum werden in der aktuellen Ausschreibung kooperative Vorhaben gesucht, die neue verbesserte Produkte, Prozesse, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle anstreben, um technologische und organisatorische Innovationen im Interessensausgleich von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu beflügeln. Derartige Vorhaben sollen zu Lösungen für die Etablierung einer Green Economy beitragen.

³[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Greenhouse_gas_emissions,_analysis_by_source_sector,_EU-28,_1990_and_2015_\(percentage_of_total\)_new.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Greenhouse_gas_emissions,_analysis_by_source_sector,_EU-28,_1990_and_2015_(percentage_of_total)_new.png)

4.3 Hinweise für Vorhaben

1. **Nicht Teil dieser Ausschreibung** sind F&E-Projekte, die **allgemeine Datenerhebungen und Analysen** als alleinigen Projektfokus anstreben oder die **Entwicklung von Insellösungen** zum Ziel haben. Darüber hinaus werden keine Projekte gefördert, die alleinstehend **allgemeine Betreibermodelle für Datenplattformen** entwickeln oder hauptsächlich **Tourenplanungsalgorithmen ohne konkreten Anwendungsfall** behandeln.
2. **Sondierungen** dienen der **Vorbereitung konkreter F&E-Projekte**. Sie erlauben die Überprüfung der technischen Durchführbarkeit innovativer Ideen und Konzepte und das Ausloten der Sinnhaftigkeit eines möglichen zukünftigen F&E-Vorhabens. Sondierungen können daher keine allgemeingültigen Zwischenprodukte wie Handbücher, Leitfäden und Erhebungen zum Vorhabensziel haben.
3. Bereits im Antrag muss sichergestellt sein, dass alle relevanten Organisationen für branchenspezifische Lösungen im Projekt berücksichtigt werden. **Endnutzerinnen und Endnutzer oder Organisationen als Nutzer, die die Lösung später umsetzen oder betreiben sollen oder über deren Umsetzung und den Betrieb entscheiden, sollen im Projekt bereits in der Phase der Förderantragsstellung eingebunden werden.** Darüber hinaus sind die entsprechenden Stakeholder einzubeziehen, die organisatorische und rechtliche Rahmenbedingungen im relevanten Forschungsumfeld (z.B. Stadt) gestalten.
4. Im Projektantrag muss klar aufgezeigt werden, wie die relevanten Akteure am Projekt partizipativ eingebunden werden. Bei Vorlage eines **LOI** muss **Art und Umfang der Partizipation** daraus klar hervorgehen.
5. Für Projekte im Forschungsfeld **Nachhaltige Gütermobilität in Ballungszentren** werden folgende Dokumente für die Projektentwicklung zur Berücksichtigung empfohlen:
 - **Leitlinien und Bewertungstool zur Entwicklung von FTI-Projekten im Bereich Güterverkehr und Logistik⁴**
 - **Tool für die verbesserte Wirkungsfolgenabschätzung kausaler Wirkungszusammenhänge in der Gütermobilität in Ballungszentren⁵**
 - **Systemlandkarte Smart Urban Logistics⁶**
6. Als Hilfestellung für die **Abschätzung sozialer Wirkungen** aller Schwerpunkte werden folgende Dokumente für die Projektentwicklung zur Berücksichtigung empfohlen:
 - **Wirkungsmodell Gütermobilität⁷**
7. Als Hilfestellung für die **Berücksichtigung von Genderaspekten innerhalb von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie im Projektteam** wird folgendes Tool empfohlen:
 - **Tool zur Berücksichtigung der Genderperspektive in der Gütermobilität⁸**

⁴ <https://mobilitaetderzukunft.at/de/projekte/guetermobilitaet/guemos.php>

⁵ <https://mobilitaetderzukunft.at/de/publikationen/guetermobilitaet/projektberichte/tool-verbesserte-wirkungsfolgenabschaetzung-kausaler-wegzusammenhaenge-in-der-guetermobilitaet-in-ballungszentren.php>

⁶ <http://www.smartcities.at/assets/01-Foerderungen/Systemlandkarte-final-A0.pdf>

⁷

http://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/wirkungsmodell_guetermobilitaet.pdf

⁸ <https://mobilitaetderzukunft.at/de/publikationen/guetermobilitaet/projektberichte/exchanges-gueter-logistik-und-die-genderperspektive.php>

4.4 Ausschreibungsschwerpunkte im Detail

4.4.1 Kooperative Logistiknetzwerke auf Basis offener Informations- und Transportsysteme

*In diesem Forschungsthema werden integrierte Lösungen **organisatorischer und technologischer Natur** für Kooperative Logistiknetzwerke auf Basis offener Informations- und Transportsysteme gesucht, die zu den **Umwelt-, Gesellschafts- und Wirtschaftszielen des Programms** (Siehe Kapitel 3) beitragen. Dieses Forschungsthema ist ein Querschnittsthema über die Forschungsfelder **Multimodale Knotenpunkte, Nachhaltige Transportketten und –netzwerke** und **Innovative Transportmittel und –medien**. Es müssen alle drei Forschungsfelder adressiert werden.*

Aktuell gibt es eine Vielzahl von Logistiknetzwerken, die auf einzelne Organisationen hin optimiert sind und unabhängig voneinander agieren, während stattdessen Logistiknetzwerke nötig wären, die von mehreren Organisationen (Unternehmen etc.) genutzt werden könnten. Auf Gesamtsystemebene ergeben sich dadurch zahlreiche Ineffizienzen, die sich nicht nur auf die an den Logistiknetzwerken beteiligten Akteure und deren Kundinnen und Kunden auswirken, sondern darüber hinaus die Umwelt und damit die Gesellschaft beeinträchtigen.

Offene und gemeinsam unternehmensübergreifend genutzte Logistiknetzwerke sollen proprietäre, zentralisierte (hub and spoke) und spezialisierte Logistiknetzwerke ablösen und damit einen Nutzen für alle Akteure (öffentliche und private), deren Kundinnen und Kunden sowie für die Umwelt bringen. Lieferketten sollen in **offenen und gemeinsamen unternehmensübergreifenden Logistiknetzwerken** aufgehen.

Derartige Netzwerke sind auch wichtige Bausteine in Richtung Realisierung eines Physical Internets (PI). Dahinter steht ein Konzept, welches verspricht die Effizienz in der Logistik um bis zu 30 % zu verbessern bei gleichzeitigen Verbesserungen für die Umwelt im selben Ausmaß.⁹ Auch auf nationaler Ebene haben Unternehmen und Forschungseinrichtungen zu diesem vielversprechenden Konzept bereits geforscht.¹⁰

Für die Einreichung eines **Leitprojektes** sind **zusätzlich folgende Punkte** zu beachten:

In einem Leitprojekt sollen **diese Erkenntnisse und Kompetenzen** nun verzahnt und in **Prototypen und Piloten** zu dem Schwerpunkt „**Kooperative Logistiknetzwerke auf Basis offener Informations- und Transportsysteme**“ umgesetzt werden. Dabei werden folgende Erwartungen an das Leitprojekt gestellt:

- Es sollen mindestens drei Prototypen und Piloten in **unterschiedlichen Branchen / Anwendungsfällen** der Logistik (aus Industrie, Handel, ...) mit **mehreren branchenbezogenen Unternehmen** als Praxispartner **demonstriert und validiert** werden.
- Die **Transportsysteme**, die den offenen Logistiknetzwerken zugrunde liegen, sollen **flexibel** aufgebaut werden, sodass Ausfälle von Infrastrukturen oder Verkehrsträgern im System abgefangen werden können und gleichzeitig die Qualität und die Sicherheit des Transportes aufrecht erhalten bleibt (Stichwort Resilienz).
- **Infrastrukturen, Transportmittel und/oder Ladungsträger** sollen möglichst unternehmensübergreifend genutzt werden.
- Diese gemeinsame Nutzung soll u.a. durch die **Einbindung modularer Behälter**, die in **kooperativen Kreislaufsystemen** eingesetzt werden, ermöglicht werden.

⁹ [http://www.ectri.org/Documents/2017-03-13_SETRIS_Truly%2ointegrated%2oFinal%2oEdition%2o\(WEB\).pdf](http://www.ectri.org/Documents/2017-03-13_SETRIS_Truly%2ointegrated%2oFinal%2oEdition%2o(WEB).pdf)

¹⁰ https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/projektberichte/AustrianRTIcompetencesinthedomainofPhysicalInternetandtransportlogistics_final_report_20171006.pdf

- Im Bereich der **Informationssysteme** sollen besonders Fragen des **Datenschutzes und der Datensicherheit, aber auch der Datenqualität** behandelt werden. In den Prototypen bzw. Piloten sollen vor allem **Echtzeitdaten** oder zumindest **aktuelle Fahrplandaten** zur Anwendung kommen. Deren Verfügbarkeit ist im Antrag darzustellen.
- **Ein Prototyp bzw. Pilot sollte im Bereich Schienengüterverkehr** angesiedelt sein. Damit soll auch ein verkehrspolitischer Schwerpunkt Österreichs adressiert werden.
- Darüber hinaus sollen im Leitprojekt die relevanten **Standardisierungserfordernisse** für eine nachhaltige und flächendeckende Umsetzung herausgearbeitet werden. Dies beinhaltet das Mappen von bestehenden Standards, die genutzt werden können, sowie das Aufzeigen von Lücken, in welchen noch keine Standards existieren.
- Im Rahmen des Leitprojektes ist eine verpflichtende **unabhängige Wirkungsanalyse** bezogen auf die Prototypen bzw. Piloten durch Dritte (Subauftrag) einzuplanen, deren Ergebnisse auf allgemein gültiger Ebene veröffentlicht werden sollen. Die Wirkungsanalyse soll die Erreichung der Ziele bewerten, Auskunft über die zu erwartenden direkten und indirekten Effekte sowie auch Rebound-Effekte geben und diese möglichst quantifizieren. Indikatoren zur Effizienzsteigerung und Reduzierung der Umweltauswirkungen, wie v.a. Energie, Treibhausgase, Kosten und Preise (Transport und Logistik) sowie Auslastung sollen vor und nach den Pilotphasen analysiert werden.

Das Leitprojekt soll einen Beitrag leisten, der **Transportwirtschaft** zu einem **Wettbewerbsvorteil** auf ihren Märkten zu verhelfen, der **verladenden Wirtschaft** einen **Standortvorteil** und damit auch Wettbewerbsvorteil zu bieten und gleichzeitig die **Treibhausgasemissionen im Transportsektor** zu senken. Darüber hinaus sollen die FTI-Aktivitäten der österreichischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen diesen als Referenz für die **zukünftige Teilnahme an europäischen FTI-Projekten** dienen. Damit soll das Leitprojekt eine **Signalwirkung sowohl innerhalb Österreichs, aber auch in Richtung Europa** haben.

- Das Leitprojekt kann sowohl die Forschungskategorie **Industrielle Forschung** als auch **Experimentelle Entwicklung** enthalten (anzuwenden auf Arbeitspaketebene), wobei der **Anteil der Industriellen Forschung 40% der Projektgesamtkosten nicht überschreiten sollte**. (AP₁ Projektmanagement ist davon ausgenommen)
- **Höhe der Förderung:** mind. 2, max. 2,5 Mio. EUR
- Anforderung an das Konsortium: mind. fünf Unternehmen aus der Branche, davon keine ausschließlich forschenden oder beratenden Unternehmen, davon ein KMU, mind. zwei Forschungseinrichtungen.

Hinweis: Die Einreichung eines Leitprojektes erfordert zur Abklärung der Anforderungen und Vorgaben ein **verpflichtendes Vorgespräch** mit dem Förderungsgeber BMVIT und der Forschungsförderungsgesellschaft FFG bis **spätestens einen Monat vor dem Einreichstichtag** (d.h. spätestens Mitte August). Seitens des BMVIT wird die Durchführung eines Leitprojekts prioritär verfolgt.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Kooperative F&E Projekte
- Leitprojekt (Förderung: min. 2,0 Mio € bis max. 2,5 Mio. €)

4.4.2 Verkehrsträgerübergreifende Transportketten und –netzwerke digital vernetzt

Bezug zur FTI-Roadmap Gütermobilität¹¹:

- Forschungsfeld: Nachhaltige Transportketten und –netzwerke
- Forschungsthemen: Integration von Daten; Kooperative Ladungsträgerkreislaufsysteme; Netzwerkdesign für mehr Resilienz; Sicherheit; Integration umweltfreundlicher Verkehrsträger

Thema: Digitalisierung als Enabler für Multimodalität

Die Transformation der Logistikbranche in das digitale Zeitalter ist noch in ihren Anfängen, sie ist aber ein wichtiger Schritt in Richtung automatisierter Transportsysteme. Sie lässt aktuell in der Gestaltung auch noch Raum für die Schaffung nachhaltiger Transportlösungen. Um dieses Potenzial zu heben, werden neue Produkte, Prozesse, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle gesucht, die **Informationen entlang der Transportketten und –netzwerke nutzwertorientiert integrieren (Stichwort Supply Chain Integration)**. Diese können sich auf den Verkehrsfluss, die Verkehrsinfrastruktur, den Standort der Fahrzeuge bzw. der Fracht, den Zustand der Fracht, den genauen Stellplatz der Fracht, die Lagertätigkeiten und –bestände, die Ladungsträger, das Ladegut bzw. die Ladungsbeschaffenheit sowie die Fahrzeuge selbst beziehen und sollten vom Versender bis zum Empfänger für alle relevanten Akteure entlang der Transportkette bzw. für alle relevanten Akteure im Transportnetzwerk reichen. Die Verwendung standardisierter Schnittstellen ist hierbei anzustreben. Der Verwendung von Echtzeitinformationen ist Vorzug zu geben.

Besonderes Augenmerk soll dabei auf **verkehrsträgerübergreifende Transportketten und –netzwerke** gelegt werden. Die **Integration von umweltfreundlichen Verkehrsträgern wie der Schiene und Wasserstraße** im Sinne eines multimodalen Güterverkehrssystems wäre wünschenswert.

Lösungen sollen die Rechte der Betroffenen und die Pflichten der Verantwortlichen gemäß **DSGVO** wahren.

Enabler für Lösungen kann neben **Blockchain-Technologien**¹², die z. B. die effiziente Digitalisierung von Warenbegleitdokumenten ermöglichen („smart contracts“) sowie Peer-to-Peer-Interaktionen ohne Intermediäre („dezentralisierte Plattform“) versprechen.¹³, auch das **Konzept „Linking Services“**¹⁴ sein.

Hier werden **technologische Innovationen in Kombinationen mit organisatorischen** gesucht.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Kooperative F&E Projekte

¹¹ <https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/roadmap-guetermobilitaet.pdf>

¹² https://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/blockchain_technologie.pdf und <http://www.theconsumergoodsforum.com/files/Publications/201706-CGF-IBM-Blockchain-Paper-Tomorrows-Value-Chain.pdf> und <https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=1587&lang=de&browse=programm>

¹⁴ <https://mobilitaetderzukunft.at/de/publikationen/guetermobilitaet/projektberichte/potenziale-von-linking-services-in-der-guetermobilitaet.php>

4.4.3 Unternehmensübergreifende Kooperationen für eine gesamtwirtschaftlich effiziente und effektive Transportlogistik in und außerhalb von Ballungszentren

Bezug zur FTI-Roadmap Gütermobilität¹⁵:

- Forschungsfeld: Nachhaltige Gütermobilität in und außerhalb von Ballungszentren
- Forschungsthemen: Prozesse zur Bündelung/Entbündelung; Kooperations-, Koordinations- und Sharingmodelle

Thema: Digitalisierung als Enabler unternehmensübergreifender Kooperationen

Um ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, verursacht durch E-Commerce, vor allem in den Ballungszentren einzudämmen, werden neue Produkte, Prozesse, Dienstleistungen und Geschäftsmodelle gesucht, die kooperative Modelle der Ressourcennutzung, aber auch der Bündelung von Güterströmen vorsehen. So sollen mehr Pakete ohne zusätzliches Verkehrsaufkommen transportiert werden können.

Für **konkrete Anwendungsfälle** sollen **neue Lösungen zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit** entwickelt werden. Die Lösungen sollen auf **Kooperationen, Koordination und/oder gemeinschaftlicher Nutzung** von Infrastruktur, Flächen, Transportmitteln, Ladungsträgern und ähnlicher Hardware basieren. Innerhalb des Vorhabens sollen rechtliche Rahmenbedingungen und Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Kooperation, Koordination und dem Sharing frühzeitig adressiert und geklärt werden. Unternehmen, die kooperieren sollen bzw. koordiniert werden sollen, sind in das Konsortium sinnvoll einzubinden.

Lösungen können vertikale (verladende Wirtschaft und/oder Logistikdienstleister und/oder Endkunden) und/oder horizontale Kooperation (unterschiedliche Akteure der verladenden Wirtschaft und/oder Logistikdienstleister) adressieren. Die relevanten Unternehmen sind in das Konsortium zu integrieren.

Enabler für Kooperation, Koordination und Sharing könnten auch **Blockchain-Technologien**¹⁶ sein, die Peer-to-Peer-Interaktionen ohne Intermediäre („dezentralisierte Plattform“) versprechen.¹⁷

Für Vorhaben im Forschungsfeld „**Nachhaltige Gütermobilität in Ballungszentren**“ ist eine Einbettung in bestehende **Urbane Mobilitätslabore**¹⁸ und der sich daraus ergebende Mehrwert darzustellen. Sollten Vorhaben nicht an **Urbane Mobilitätslabore** andocken wollen, so sind die Gründe dafür darzulegen und anzuführen, warum kein Mehrwert für die Vorhaben zu erwarten wäre.

Hier werden **organisatorische Innovationen in Kombination mit technologischen** gesucht.

Ergänzender Hinweis: Da aus der 10. Ausschreibung (2017) vier kooperative F&E-Projekte zu innerstädtischen Hubs in Wien bzw. Graz mit insgesamt mehr als 1,5 Mio. EUR gefördert werden, die alle Mitte 2018 starten und 2-3 Jahre laufen werden, werden Vorhaben zu innerstädtischen Hubs in Wien und Graz thematisch aus diesem Ausschreibungsschwerpunkt ausgenommen.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Kooperative F&E Projekte

¹⁵ <https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/roadmap-guetermobilitaet.pdf>

¹⁶ https://www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/blockchain_technologie.pdf und <http://www.theconsumergoodsforum.com/files/Publications/201706-CGF-IBM-Blockchain-Paper-Tomorrows-Value-Chain.pdf>

¹⁸ <https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/mobilitaetslabore/>

4.4.4 Querdenken in der Transportlogistik: Mit interdisziplinären Ansätzen zu suffizientem Verhalten und Paradigmenwechseln in der Organisation des Güterverkehrs und der Transportlogistik

Bezug zur FTI-Roadmap Gütermobilität¹⁹:

Neue Nutzungsparadigmen und suffizientes Verhalten; Güterverkehrsvermeidung; neue Konsum- und Lebensstile; EndnutzerInnen in den Fokus stellen

Thema: Lösungen denken, die das Potenzial haben, die Transportlogistik wie sie heute organisiert ist, langfristig grundlegend zu verändern. Diese können der Transportlogistik vorgelagerte Entscheidungskriterien betreffen und diese anhand von konkreten Beispielen neu definieren. Interdisziplinäre Ansätze dazu sind erwünscht. Es muss aufgezeigt werden, wie die Lösungen in der Branche Akzeptanz finden können. (Themen rund um das PI sind hierbei von der Betrachtung ausgeschlossen.)

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- Sondierungen

4.4.5 Entwicklung neuer Berufsbildbezeichnungen in der Mobilität im Kontext der Automatisierung und Digitalisierung

Technologische Entwicklungen und Innovationen im Zusammenhang mit **Digitalisierung und Automatisierung** führen zu sich **ändernden Märkten**. Digitalisierung führt aber nicht nur zu neuen Mobilitätsangeboten und geänderten Kundinnen- und Kundenbedürfnissen, sondern verändert auch Berufsbilder.

In der Studie „**Mobilität 2040 - Berufsbilder und Chancen für die Beschäftigung in einem automatisierten und digitalisierten österreichischen Mobilitätssektor 2040**“²⁰ werden Szenario-übergreifend höhere Serviceanforderungen als wesentliche Entwicklung genannt, die nicht nur zu neuen Berufsbildern führen könnten, sondern auch zu massiven Veränderungen in der Tätigkeitsstruktur bestehender Berufe. Grundsätzlich verlangt die steigende Komplexität von Berufen in der Mobilität – etwa durch höhere Serviceanforderungen, IT-Durchdringung und Zunahme von Mobilitätsdienstleistungen – verbesserte Kompetenzen im Bereich des Mobilitätssystems. Höhere Serviceorientierung verlangt verbesserte soziale Kompetenzen. IT wird als Grundkompetenz in allen Berufsbildern gesehen. Die Studie Mobilität 2040 empfiehlt daher die Zusammenarbeit aller betroffenen Stakeholder zur Bedarfsbestimmung neuer Berufsbilder als auch die Attraktivierung von entsprechenden Berufsbildern am Arbeitsmarkt, die vor allem das Interesse von jungen Menschen wecken sollen.

¹⁹ <https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/roadmap-guetermobilitaet.pdf>

²⁰ https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/projektberichte/Mob_2040_Endbericht_2018_Septemberfinal.pdf

Des Weiteren empfiehlt sie, darauf zu achten, dass derartige Berufsbilder auch internationale Anerkennung finden, d.h. sie sollten bereits international entwickelt werden. Darüber hinaus wird empfohlen, auch die **betroffenen Unternehmen** aus dem Bereich Mobilität von Beginn an in die Gestaltung von zukünftigen Berufsbildern miteinzubeziehen.

Zudem ergibt sich dadurch die Chance, dass **Berufsbilder**, die bisher von Kindern und Jugendlichen und oftmals besonders auch von Frauen als wenig attraktiv wahrgenommen werden, an **Attraktivität** gewinnen und so langfristig der **Nachwuchs** für den für Österreich wichtigen Mobilitätssektor **gesichert** werden kann.

Dabei ergeben sich insbesondere folgende Fragestellungen:

- Wie verändern sich die einzelnen Berufsfelder für „Massenberufe“ in der Mobilität durch Digitalisierung und Automatisierung konkret? (Hier soll auf bereits durchgeführte Studien wie Mobilität 2040 aufgebaut werden und deren Ergebnisse konkretisiert werden.)
- Wie werden diese Berufsbilder und Berufsbildbezeichnungen von Kindern und Jugendlichen und vor allem Frauen wahrgenommen? (Auch hier soll ggf. auf bereits durchgeführte Studien aufgebaut werden.)
- Welche positiven Assoziationen im Kontext der Digitalisierung kann man mit diesen Berufsbildern und Berufsbildbezeichnungen verknüpfen, um sie attraktiver für Kinder und Jugendliche und vor allem auch Frauen klingen zu lassen?
- Wie könnten neue attraktive Berufsbildbezeichnungen für die neuen Berufsprofile lauten, die u.a. auch keine Stereotypen verstärken?

Zur Durchführung ist **Expertise** in den Bereichen **Mobilität, Berufsbildforschung und Gender** erforderlich und es sollte über einen Partner der breite Zugang zu Kindern und Jugendlichen aus unterschiedlichen Schultypen gewährleistet sein.

In einem **Beirat** sollen relevante EntscheidungsträgerInnen der öffentlichen Hand, aber auch mobilitätsrelevante Unternehmen für die spätere Umsetzung gewonnen werden, die das Projekt von Beginn an begleiten. Die F&E-Dienstleistung soll in enger Abstimmung mit dem BMVIT erfolgen. Im Rahmen eines Beirats wird sie zudem u.a. von der ÖBB-Holding AG begleitet werden.

Als Ergebnis sollen ein Endbericht sowie breit abgestimmte Empfehlungen für konkrete neue Berufsbildbezeichnungen vorliegen.

Das Vorhaben soll im Herbst 2019 starten.

Ausgeschriebenes Instrument (vgl. Tabelle 1):

- F&E-Dienstleistung (max. 50.000 EUR, max. 12 Monate)

5 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch **via eCall** unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> möglich. Es sind die **Projektbeschreibung** (inhaltliches Förderungsansuchen) und die geplanten Kosten im eCall online einzutragen. Als Teil des elektronischen Antrags können etwaige Anhänge nach wie vor über die eCall Upload-Funktion anzuschließen.

Förderkonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderkriterien sind im jeweiligen **Instrumentenleitfaden** beschrieben. Die nachfolgende Übersicht zeigt für die jeweiligen Instrumente die relevanten Dokumente.

Tabelle 2: Übersicht Ausschreibungsdokumente - Förderung

Kooperative F&E-Projekte IF (Industrielle Forschung) EE (Experimentelle Entwicklung)	<ul style="list-style-type: none">• Instrumentenleitfaden Kooperative F&E-Projekte (V4.0)• Projektbeschreibung und Kosten per eCall• Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) ²¹
Leitprojekt	<ul style="list-style-type: none">• Instrumentenleitfaden Leitprojekte (Version 4.0)• Projektbeschreibung und Kosten per eCall• Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf) ¹
Sondierung	<ul style="list-style-type: none">• Instrumentenleitfaden Sondierung (Version 4.0)• Projektbeschreibung und Kosten per eCall
F&E Dienstleistung	<ul style="list-style-type: none">• Instrumentenleitfaden F&E Dienstleistung (Version 4.0)• Projektbeschreibung und Kosten per eCall
Allgemeine Regelungen zu Kosten	<ul style="list-style-type: none">• Kostenleitfaden (Kostenanerkennung in FFG-Projekten) (V2.1)

zum Download: www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2019as13

²¹ Liegen keine Daten im Firmenkompass vor (z.B. bei Vereinen und Start-ups), so muss im Zuge der Antragseinreichung eine eidesstattliche Erklärung abgegeben werden. In der von der FFG zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich - eine Einstufung der letzten 3 Jahre laut KMU-Definition vorgenommen werden.

6 Rechtsgrundlagen

Die Ausschreibung basiert auf der Richtlinie **zur Förderung der wirtschaftlich – technischen Forschung, Technologieentwicklung und Innovation** (FTI-Richtlinie 2015) Themen-FTI-RL

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. Hilfestellung zur Einstufung finden sie unter: https://www.ffg.at/recht-finanzen/rechtliches_service_KMU

Als Rechtsgrundlage für „**Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen**“ wird der Ausnahmetatbestand § 9 Z 12 Bundesvergabegesetz 2018 angewendet.

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

7 Ergänzende Hinweise

In diesem Abschnitt finden Sie Informationen über weitere Förderungsmöglichkeiten und Services, die im Zusammenhang mit Förderungsansuchen bzw. geförderten Projekten für Sie hilfreich sein können.

7.1 Stand des Wissens

Es ist für die Programmausrichtung wesentlich, den Erkenntnisgewinn aus Vorprojekten und -studien in den jeweiligen Themenfeldern zu berücksichtigen und darauf aufzubauen bzw. Synergien zu nutzen. Daher wird bei der Bewertung der eingereichten Anträge verstärkt darauf geachtet, inwieweit Vorprojekte in Anträgen berücksichtigt werden.

Informationen zu laufenden bzw. abgeschlossenen Projekten finden Sie unter:

Mobilität der Zukunft INFONETZ <http://www2.ffg.at/verkehr/>

FFG-Projektbank: <https://projekte.ffg.at/>

Open4Innovation <https://mobilitaetderzukunft.at/de/publikationen/broschueren.php>

7.2 Disseminationsverpflichtung

Für alle Projekte aus dem Förderprogramm Mobilität der Zukunft gilt in diesem Sinn:

Auf Publikationen, Veranstaltungsprogrammen bzw. auf Websites u. ä., die Ihre Projekte darstellen, sind die BMVIT- und FFG-Logos anzuführen und **explizit auf das Programm hinzuweisen**:

- Programm „Mobilität der Zukunft“ – eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) oder
- gefördert im Programm „Mobilität der Zukunft“ vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

7.3 Service FFG Projektbank

Die FFG bietet als Service die Veröffentlichung von kurzen Informationen zu geförderten Projekten und eine Übersicht der Projektbeteiligten in einer öffentlich zugänglichen [FFG Projektbank](#) an. Somit können Sie Ihr Projekt und Ihre Projektpartner besser für die interessierte Öffentlichkeit positionieren. Darüber hinaus kann die Datenbank zur Suche nach Kooperationspartnern genutzt werden.

Nach positiver Förderungsentscheidung werden die Antragsteller/-innen im eCall System über die Möglichkeit der Veröffentlichung von kurzen definierten Informationen zu ihrem Projekt in der FFG Projektbank informiert. Eine Veröffentlichung erfolgt ausschließlich nach aktiver Zustimmung im eCall System.

Nähere Informationen finden Sie unter:

<https://www.ffg.at/content/fragen-antworten-zur-ffg-projektbank>

7.4 Service BMVIT Open4Innovation

Darüber hinaus bietet die Plattform [open4innovation](#) des BMVIT eine Wissensbasis für Unternehmen, Forscher und Forscherinnen (community support, detailliertere Information, Erfolgsgeschichten,...).

7.5 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan

Ein Datenmanagementplan (DMP) ist ein Managementtool, das dabei unterstützt, effizient und systematisch mit in den Projekten generierten Daten umzugehen.

Für die Erstellung des DMP kann z. B. das kostenlose Tool [DMP Online](#)²² verwendet werden. Auch die Europäische Kommission bietet über ihre „[Guidelines on FAIR Data Management](#)“²³ Hilfestellung an.

Ein Datenmanagement-Plan beschreibt,

- welche Daten im Projekt gesammelt, erarbeitet oder generiert werden
- wie mit diesen Daten im Projekt umgegangen wird
- welche Methoden und Standards dabei angewendet werden
- wie die Daten langfristig gesichert und gepflegt werden und
- ob es geplant ist, Datensätze Dritten zugänglich zu machen und ihnen die Nachnutzung der Daten zu ermöglichen (sog. „Open Access zu Forschungsdaten“)

Werden Daten veröffentlicht, sollen die Grundsätze „auffindbar, zugänglich, interoperabel und wiederverwertbar“ berücksichtigt werden. Für eine optimale Auffindbarkeit empfiehlt es sich, die Daten in etablierten und international anerkannten Repositorien zu speichern (siehe <http://service.re3data.org/search>).

²² <https://dmponline.dcc.ac.uk/>

²³ http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/grants_manual/hi/oa_pilot/h2020-hi-oa-data-mgt_en.pdf

8 Weitere Förderungsmöglichkeiten

Die FFG bietet ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten und Unterstützung für die Teilnahme an internationalen Programmen. Die folgende Übersicht präsentiert relevante Förderungsmöglichkeiten im Umfeld der aktuellen Ausschreibung. Die FFG-Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner stehen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Tabelle 3: Förderungen durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft FFG

Relevante Förderungsmöglichkeiten FFG	Kontakt	Links
Produktion der Zukunft	Dipl.-Ing. (FH) Reinhard Pacejka Telefon: (o) 57755-5081 reinhard.pacejka@ffg.at	https://www.ffg.at/programme/produktion
Energieforschung	DI Gertrud Aichberger Telefon: (o) 57755-5043 gertrud.aichberger@ffg.at	https://www.ffg.at/energieforschung
IKT der Zukunft	DI Georg Niklfeld MSc Telefon: (o) 57755-5020 georg.niklfeld@ffg.at	www.ffg.at/iktderzukunft
KIRAS Sicherheitsforschung	Christian Brüggemann Telefon: (o) 57755-5071 christian.brueggemann@ffg.at	www.ffg.at/kiras-das-programm
TAKE OFF	Daniel Jokovic MSc Telefon: (o) 57755-5063 daniel.jokovic@ffg.at	/www.ffg.at/takeoff
Basisprogramm	Karin Ruzak Telefon: (o) 57755-1507 karin.ruzak@ffg.at	https://www.ffg.at/programme/basisprogramm
BRIDGE – Brückenschlagprogramm der FFG	Dr. Brigitte Robien Telefon: (o) 57755-1308 brigitte.robien@ffg.at	www.ffg.at/bridge
Competence Headquarters	Karin Ruzak Telefon: (o) 57755-1507 karin.ruzak@ffg.at	https://www.ffg.at/programme/competence-headquarters
COMET - Competence Centers for Excellent Technologies	Dipl.-Ing. Otto Starzer Telefon: (o) 57755-2101 otto.starzer@ffg.at	www.ffg.at/comet-competence-centers-excellent-technologies
Forschungskompetenzen für die Wirtschaft	Mag. Christiane Ingerle Telefon: (o) 57755-2302 christiane.ingerle@ffg.at	www.ffg.at/forschungskompetenzen

Tabelle 4: Förderungen international

Förderungsmöglichkeiten international	Kontakt	Links
Europäische Programme	DI Hans Rohowetz Telefon: (0) 57755-4201 hans.rohowetz@ffg.at	https://www.ffg.at/Europa/Horizon2020
ECSEL (Electronic Components and Systems for European Leadership) "Elektronik-Initiative" vereint die Themenschwerpunkte Embedded Systems und Cyber-Physical Systems, Mikro- und Nanoelektronik sowie Smart Systems	Mag. Doris Vierbauch Telefon: 057755-5024 doris.vierbauch@ffg.at	http://www.ffg.at/ecsel
JTI Clean Sky	DI Hans Rohowetz Telefon: (0) 57755-4201 hans.rohowetz@ffg.at	www.cleansky.eu
EUREKA Programm unabhängiger Mechanismus zur Förderung der jeweils nationalen Projektanteile	Mag. Irina Slosar Telefon: (0) 57755-4901 irina.slosar@ffg.at	https://www.ffg.at/ausschreibungen/eureka-laufende-ausschreibung