

Mobilität der Zukunft

Konjunkturpaket Ausschreibung: Mobilitätslabore als Baustein
missionsorientierter FTI-Politik zur Transformation urbaner Mobilität in
Österreich (Urbane Mobilitätslabore Phase 3)



Ausschreibungsleitfaden März 2021

Einreichfrist: 10. März bis 26. Mai 2021, 12:00 Uhr

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung III/I4 - Verkehrs- und Mobilitätstechnologien

Strategie und Themenfeldverantwortung

DI Walter Wasner

Programmabwicklung

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

Verfasser dieses Leitfadens

DI Walter Wasner,

Dr. Dietrich Leih

Wien, 10. März 2021

Inhalt

Impressum	2
1 Das Wichtigste in Kürze	4
2 Motivation	6
3 Ziele der Ausschreibung	7
4 Schwerpunkte der Ausschreibung	9
4.1 Mobilitätslabore als Baustein missionsorientierter FTI-Politik zur Transformation urbaner Mobilität in Österreich (Urbane Mobilitätslabore Phase 3).....	9
5 Ausschreibungsdokumente	15
6 Rechtsgrundlagen	17
7 Ergänzende Hinweise	18
7.1 Stand des Wissens	18
7.2 Disseminationsverpflichtung	18
7.3 Service FFG Projektdatenbank	19
7.4 Service BMK Open4Innovation	19
7.5 Umgang mit Projektdaten - Datenmanagementplan	19
7.6 Nachhaltigkeit	20
8 Weitere Förderungsmöglichkeiten	21
9 Anhang	22
Rationale von Reallaboren	22
Entwicklung der Urbanen Mobilitätslabore in Österreich	23
Ziele und Nicht-Ziele Urbaner Mobilitätslabore	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht	4
Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung	5
Tabelle 3: Übersicht Ausschreibungsdokumente	15
Tabelle 4: relevante nationale Förderungsmöglichkeiten der FFG	21

1 Das Wichtigste in Kürze

Einreichung

Projektanträge sind bei der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) bis spätestens 26.05.2021, 12:00 Uhr einzubringen. Eine spätere Einreichung (nach 12:00 Uhr des genannten Tages) wird nicht mehr angenommen und führt automatisch zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren. Die Einreichung ist ausschließlich via [eCall](#) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen.

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht

Instrument	Innovationslabor
Kurzbeschreibung	Ermöglichen eines offenen Zugangs zu materieller und immaterieller FTI-Infrastruktur und/oder spezifischer Expertise zum Übersetzen von Forschungsergebnissen in marktfähige Produkte und Dienstleistungen
beantragte Förderung	max. € 1 Mio.
Förderungsquote	max. 50 %
Laufzeit in Monaten	max. 60
Kooperationserfordernis	Nein. Es ist lediglich die Betreiberorganisation förderbar.
Sprache	Deutsch

Budget für diese Ausschreibung **5 Mio. EUR**

Budget für nachhaltige Fahrzeugtechnologien *5 Mio. EUR*

Budget für Stiftungsprofessuren *2 Mio. EUR*

Gesamtbudget Konjunkturpaket Mobilität *12 Mio. EUR*

Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung

Name	Kontaktdaten	Beratung zum Thema
Dr. Dietrich Leihs	Telefon: 057755-5034 E-Mail: dietrich.leihs@ffg.at	Urbane Mobilitätslabore
Mag. (FH) Katharina Eder	Telefon: 057755-6087 E-Mail: katharina.eder@ffg.at	Kostenfragen
Ernst Frischmann	Telefon: 057755-6076 E-Mail: ernst.frischmann@ffg.at	Kostenfragen

Zeitplan

Einreichschluss: 26. Mai 2021, 12:00 Uhr
Formalprüfung: Juni 2021
Evaluierung: Juli 2021
Förderentscheidung: August 2021

Weiterführende Informationen / Links:

Zur [Webseite](#) der Ausschreibung.

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.

2 Motivation

Mobilität der Zukunft ist das österreichische Förderungsprogramm für Forschung, Technologieentwicklung und Innovation im Mobilitätsbereich. Im Fokus stehen 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 Zielebenen 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 aktuellen Herausforderungen in der Mobilität erfordern eine Veränderung in unserem Mobilitätsverhalten und die Erarbeitung neuer Perspektiven zur Transformation unseres Verkehrssystems. Die Mobilitätsforschung bildet dafür zwar einen wichtigen Treiber, scheitert jedoch oftmals bei der Implementierung unter Realbedingungen oder bei der Skalierung der Lösungen und kann somit auch nur eingeschränkt transformative Potenziale zur Systemveränderung entfalten. Für mehr Wirksamkeit von Forschungsergebnissen in der Praxis ist es wichtig, unterschiedliche Bedarfe frühzeitig zu erkennen, zwischen verschiedenen Stakeholdern abzustimmen bzw. zu vermitteln und evidenzbasierte Lösungen in experimentellen Umgebungen auszuprobieren sowie die notwendigen Rahmenbedingungen für erfolgreiche Umsetzung von Anfang an entsprechend mitgestalten zu können.

Reallabore unterstützen Forschung und Innovation bei der Entfaltung ihrer Potenziale, indem sie unterschiedliche Vorstellungen von Nutzerinnen und Nutzern, Expertinnen und Experten sowie Entscheidungsträgerinnen bzw. Entscheidungsträgern mit Methoden wie Design Thinking und Co-Creation in Einklang bringen. Die Labore ermöglichen eine Verknüpfung von verschiedenen Sichtweisen hin zu einem gemeinsamen Verständnis und Akzeptanz für neue Lösungsansätze und für regulatorisches Lernen. Offene Experimentierräume können sowohl lokale Innovatoren als auch die Bevölkerung dazu befähigen, derzeitige Probleme in Lösungen zu verwandeln. Reallabore schaffen die notwendige Flexibilität und Kontinuität, um langfristige Herausforderungen zu bewältigen und dabei Nachhaltigkeit und Wachstum miteinander zu verbinden. Damit können neue Kräfte aktiviert und gebündelt werden, um die Klimakrise erfolgreich zu meistern und gleichzeitig nachhaltige Konjunkturimpulse für die Wirtschaft zur Bewältigung der Folgen der Gesundheitskrise auszulösen.

3 Ziele der Ausschreibung

Die Urbanen Mobilitätslaborinitiative (UML-Initiative) ist Teil des Programms Mobilität der Zukunft (MdZ). Die prioritären, strategischen Ziele des Programms Mobilität der Zukunft sind:

- **Gesellschaftsziele:**
 - Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Verkehrssystems
- **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

Weitere Information zum Programm finden Sie auf der [Mobilität der Zukunft Webseite](#).

Das übergeordnete strategische Ziel der Urbanen Mobilitätslaborinitiative (UML-Initiative) ist der **Beitrag zu einem nachhaltigen, klimaneutralen und inklusiven Mobilitäts- und Transportsystem** durch Forschung, Technologieentwicklung und Innovation (FTI) für die nötige Transformation. Die UML-Initiative ist ein wesentliches Instrument, mit dem dies insbesondere dort erreicht werden soll, wo mangelndes Wissen und ungenügende Verbindungen zwischen Forschung mit ihren Ergebnissen, Aktivitäten und Akteurinnen bzw. Akteuren sowie gesellschaftlicher (Mobilitäts-)Praxis die maßgeblich beschränkenden Faktoren sind. Diese Ausschreibung soll einen weiteren Beitrag zur Erreichung des Transformationsziels der UML-Initiative leisten.

Antragstellerinnen und Antragsteller müssen

- die Ziele ihres Vorhabens im Rahmen der UML-Initiative beschreiben und verorten (im Onlineformular unter „Motivation“),
- die Wirkungsbeiträge, und wie diese durch das Labor erreicht werden sollen, beschreiben (im Onlineformular unter „Nutzen des Innovationslabors“).

Mit ihren Zielen trägt die UML-Initiative auch zu den Strategischen Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (SDGs) bei, insbesondere zu

- SDG 8. Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern
- Ziel 11. Nachhaltige Städte und Gemeinden: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten
- Ziel 12. Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen
- Ziel 13. Maßnahmen zum Klimaschutz: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

Weiterführende Informationen zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen, dem EU Green Deal finden Sie im Kapitel 7.6 und/oder auf der [FFG Website](#). Auf nationaler Ebene wird zusätzlich mit dem Regierungsprogramm 2020 dem Kampf gegen den Klimawandel hohe Priorität eingeräumt.

4 Schwerpunkte der Ausschreibung

4.1 Mobilitätslabore als Baustein missionsorientierter FTI-Politik zur Transformation urbaner Mobilität in Österreich (Urbane Mobilitätslabore Phase 3)

Spezifische Herausforderung

Die Förderung von Forschungsprojekten alleine genügt nicht, um mit FTI-politischen Maßnahmen breitenwirksam zu einer echten Transformation des Mobilitätssystems im Sinne der Erreichung der ambitionierten Klimaziele 2040 beizutragen. Für den Transformationsprozess dringend benötigte neue Lösungsansätze können oftmals nicht, nur in kleinem Umfang oder zu langsam in die Praxis einfließen. Umgekehrt sind FTI-Projekte häufig aus der Forschung heraus angebotsgetrieben und nicht selten verfehlen ihre Ergebnisse die realen Anforderungen der relevanten Akteursgruppen.

Der Bedarf an neuen, wirkungsorientierten FTI-Instrumenten ist evident (siehe dazu im Anhang „Rationale von Reallaboren“). Die Förderung von Reallaboren ist ein vielversprechender **Baustein einer missionsorientierten FTI-Politik** und in der neuen FTI-Strategie Mobilität 2040 komplementär zur „klassischen FTI-Förderung“ verankert. Auf Basis der Erfahrungen aus den Phasen 1 und 2 der UML-Initiative (Details siehe im Anhang „Entwicklung der Urbanen Mobilitätslabore in Österreich“), den Empfehlungen aus der Wirkungsprüfung und des sich aus der neuen FTI-Strategie Mobilität 2040 ergebenden Bedarfs wird das BMK daher die UML-Initiative fortsetzen, weiterentwickeln und auf die Bewältigung aktueller und zukünftiger Herausforderungen ausrichten (Phase 3). Dabei soll auf die bisher geleisteten Arbeiten und gewonnenen Erfahrungen aufgebaut werden.

Die zukünftigen Labore sollen insbesondere die für die angestrebte Transformation erforderlichen Übersetzungs-, Aushandlungs- und Abstimmungsprozesse fördern und im jeweiligen urbanen Mobilitätskontext „einen fruchtbaren Boden“ für innovative Lösungen aufbereiten helfen. Sie sollen offene Innovationsansätze ermöglichen, ko-kreative Prozesse unterstützen und die Kontinuität von Lösungsansätzen und Maßnahmen über Zuständigkeits- und Verantwortlichkeitsgrenzen, Projektinhalte und -Zeiträume hinweg sicherstellen. Durch die Mitgestaltung der notwendigen Rahmenbedingungen für effektive und effiziente Innovationsprozesse in einem agilen Innovationsökosystem sollen die **Labore Städte dabei unterstützen, erfolgreich als „Innovations- und Transformationshubs“ zu fungieren.**

Inhaltliche Abgrenzung

Urbane Mobilitätslabore (UML) bringen Forschungs- und Praxisakteure miteinander in Verbindung, schaffen „Raum“ für das Erproben von Ideen und Problemlösungen und bieten Unterstützungsleistungen für Innovationsvorhaben, das sind Forschungsprojekte oder andere innovative Lösungsvorhaben. Labore schließen damit Lücken im Innovationsökosystem, sie forschen aber nicht selbst.

Ein UML bietet seine Leistungen grundsätzlich allen Akteuren an, welche die inhaltlichen Ziele teilen und mit eigenen Aktivitäten und der Unterstützung durch das UML einen Beitrag dazu leisten wollen bzw. können. Ein UML definiert strukturierte und offene Prozesse und Kriterien, nach denen über die Unterstützung und Mitwirkung des UML in diesen Vorhaben entschieden wird, und kommuniziert diese klar und transparent.

UML sind folgendermaßen charakterisiert (siehe ergänzend im Anhang „Ziele und Nicht-Ziele Urbaner Mobilitätslabore“):

- UML adressieren mobilitätsrelevante Herausforderungen urbaner Räume. UML haben klare Bezüge zu konkreten mobilitäts- und verkehrsrelevanten lokalen oder regionalen Problemlagen, Potenzialen oder Strategien sowie zu Forschung und Entwicklung.
- UML unterstützen Beiträge zur angestrebten Transformation des Mobilitätssystems durch Innovationsvorhaben. Innovationsvorhaben können sowohl vom UML selber initiiert als auch von Dritten an das UML herangetragen werden.
- UML verbinden Akteure aus Zivilgesellschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung und Politik und ermöglichen die notwendigen Abstimmungen und Schnittstellen zwischen einzelnen Innovationsvorhaben und andere Aktivitäten (Schnittstellenmanagement).
- UML haben einen Maßnahmenplan zur Zielerreichung und sind auf die Etablierung einer dauerhaften Struktur angelegt, auch über die Förderperiode hinaus.
- Ein UML entwickelt und nutzt Methoden zur Selbstevaluierung seiner Tätigkeit.

Im Antragsformular sind jedenfalls die folgenden Aspekte in den entsprechenden Feldern zu beschreiben (Zeichenbeschränkung beachten!):

- **Motivation:** Ausgangssituation und laborspezifische Ziele samt Begründungen im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen (siehe Leitfadenskapitel „Motivation“); thematische Schwerpunkte und Anknüpfung zu relevanten Strategien, insbesondere zur FTI-Strategie Mobilität (Missionsfeld „Städte: Urbane Mobilität klimaneutral gestalten“); räumlicher Wirkungsbereich des Labors mit Begründung der Auswahl
- **Ambition:** Funktionsweise des Labors, insbesondere geplante Prozesse, Unterstützungsformate, Dienstleistungen und Infrastrukturen des Labors, Vorhandensein von Vorarbeiten und Erfahrungen (Was wird ggf. aus früheren Laboren übernommen, was nicht und warum?); konkrete geplante bzw. laufende

Innovationsvorhaben; (Weiter-)Entwicklungsperspektiven des Labors mittel- bis langfristig – Möglichkeiten eines dauerhaften Weiterbetriebs des Labors (z.B. Fortführungsszenarien und erwartete Wirkungen mit und ohne BMK Förderung); geplante Abstimmung/Koordination/Kooperation und Synergiefindung zu anderen Initiativen und Akteuren über die Laborgrenzen hinweg und Festlegung der Schnittstellen und Abgrenzungen (wie z.B. gemeinsame Vorhaben mit andere Mobilitätslaboren, Innovationslaboren und Testumgebungen, anderen Städte, internationalen Netzwerken)

- **Businessplan:**
 - **Geschäfts- und Betreibermodell** bzw. Organisations-, Finanzierungs- und Betreiberkonzept sowie Governance und Entscheidungsstrukturen (Was wird ggf. aus früheren Laboren übernommen, was nicht und warum?); Maßnahmen zur Gewährleistung des offenen Zugangs zum Labor und zur Sicherstellung transparenter Entscheidungsprozesse über Unterstützungsleistungen (Nicht-Diskriminierung einzelner Akteure, Offenheit und Nutzbarkeit des Labors für alle)
 - Beschreibung aller **maßgeblichen AkteurInnen**, Partnerschaften & Allianzen (nachweisliche und geeignete Einbindung aller Gruppen von Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Forschung, Verwaltung und Politik); Beschreibung aller relevanten Akteursbeziehungen; Zusammenhänge und Wechselwirkungen im Laborkontext anhand des Quadruple Helix Modells (u.a. auch Rollen- und Interessenskonflikte im Zusammenhang mit Laborfunktionalitäten und mit der Rolle des Laborbetreibers)
 - **Laborfinanzierung** und verfügbare Ressourcen für Labortätigkeiten im engeren Sinn sowie für geplante Austausch- und Kooperationsprozesse (siehe „Kooperations- und Austauschplattform Mobilitätslabore Österreich“ weiter unten); Darstellung der Kosten und Finanzierung sowohl von allgemein nutzbaren Labordienstleistungen und Infrastrukturen wie auch kostenpflichtiger Laborleistungen; Begründung des Angemessenheit der Finanzierung im Zusammenhang mit den Bedarfen, Zielen und Unterstützungsleistungen zur Erreichung der angestrebten Wirkungen; geplante Nutzung zusätzlicher nationaler und europäischer Fördermittel für Laboraktivitäten und Innovationsvorhaben (nationale FTI-Programme, Horizont Europe etc.)
- **Nutzen des Innovationslabors:** erwartete Wirkungsbeiträge zu den Zielen der UML-Initiative (siehe Kapitel „Erwartete Auswirkungen“) und wie diese durch das Labor erreicht werden sollen; kurzfristig und zum Ende der geplanten Laufzeit geschaffener Mehrwert bzw. Hebel im Innovationsökosystem; Laborbeitrag für nachhaltige konjunkturelle Impulse im Mobilitätssystem; Aktivitäten und Beiträge des Labors zur EU-Mission „Klimaneutrale und Smarte Städte (CNSC)“ und diesbezüglicher Vorbereitungsaktivitäten österreichische Städte; begleitendes internen

Wirkungsmonitorings hinsichtlich Inhalte, Organisation und Funktionsweise (Selbstevaluierung, Qualitätssicherung, kontinuierliche Verbesserungsprozesse).

- **Verwertung der Ergebnisse:** durch Laboraktivitäten unterstützte Verwertungsmechanismen; neue Wertschöpfungsketten; rechtliche Vorkehrungen zur Verwertung (z.B. Regelungen zu IPRs im Zusammenhang mit Innovationsvorhaben)
- **Bedarfsanalyse:** Bedarf für Laboraktivitäten im avisierten thematisch/räumlichen Kontext; Nachweis von aussagekräftigen Unterstützungsbekundungen relevanter städtischer und anderer Entscheidungsträger/-innen zur Sicherstellung des Praxisbezugs und der Praxisrelevanz der Laboraktivitäten; Nachweis und Erklärung eines geeigneten Handlungsmandats des Labors durch maßgebliche Stellen bzw. Organisationseinheiten im Laborwirkungsbereich

Erwartete Auswirkung

Die UML sollen insbesondere Wirkungsbeiträge zu folgenden Zielen durch geeignete Organisationsstrukturen, Methoden, Prozesse, Dienstleistungen und Infrastrukturen erreichen (siehe auch Anhang „Ziele und Nicht-Ziele Urbaner Mobilitätslabore“):

1. **Erschließen neuer mobilitätsrelevanter Lösungs- und Umsetzungsbeiträge von FTI** für die angestrebte Transformation im urbanen sozio-technischen Kontext aufbauend auf lokalen und regionalen Problemlagen, Herausforderungen und Potenzialen
2. **Unterstützung von Prozessen und Mechanismen, damit funktionale innovative Lösungen „aus der Nische“ auf die Regimeebene diffundieren** und somit stärkere Relevanz und Wirksamkeit im Mobilitätssystem insgesamt entfalten zu können, d.h. auch über den Laborkontext hinaus zur Veränderung gesellschaftlicher Praktiken und Politiken beizutragen
3. **Ermöglichen von Experimentieren und Lernen im Praxiskontext** u.a. zum Erhöhen der Angemessenheit, Akzeptanz und Sichtbarkeit von neuen Lösungsansätzen
4. **Aktivieren und Vernetzen aller maßgeblichen und neuer mobilitätsrelevanten Akteure** aus Zivilgesellschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung und Politik für neue Lösungsbeiträge
5. **Aufbau, Sicherung und Bereitstellung von System- und Transformationswissen und Beschleunigung des Wissens- und Innovationstransfers** (Monitoring von Entwicklungen, Aufzeigen von Lücken und Defiziten, Erfahrungs- und Kapazitätsaufbau, Schnittstellenmanagement)
6. **Unterstützen von Partizipationsprozessen und Beiträge zu einem Interessensausgleich bei innovationsrelevanten Vorhaben** durch verstärkte

Einbindung von Nutzer/-innen, Bürger/-innen, Bedarfsträger/-innen einschließlich der Verwaltung und sonstiger für die Gestaltung des Mobilitätssystems maßgeblicher Akteure in innovationsrelevante Planungs-, Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse

7. **Abstimmung und Koordination von Maßnahmen und Strategien** für FTI, lokale und regionale Verkehrspolitik und andere mobilitätsrelevante Fachpolitiken (Raumordnung, Energiepolitik, Wirtschaft, Gesundheit etc.)

Der Fokus dieser Ausschreibung ist auf den Betrieb bzw. die Weiterentwicklung von **urbanen Mobilitätslaboren** gerichtet, damit eine rasche Wirksamkeit der eingesetzten Mittel gewährleistet werden kann. Gefördert werden dazu Laborvorhaben, die auf erfolgreiche Vorarbeiten zur Konzeption und Vorbereitung von Reallaboren im Mobilitätsbereich in Österreich aufbauen können und diesbezüglich bereits auf **praktische Vorerfahrungen** zurückgreifen bzw. diese auch im Antrag darstellen können (im Onlineformular unter „Ambition“). Zudem müssen die Vorhaben bereits **konkrete Innovationsvorhaben** mitbringen, damit die unterstützenden Laborkapazitäten und Ressourcen von Beginn an zielgerichtet und wirksam eingesetzt und ausgelastet werden können.

Kosten für einen Aufbau neuer Labore bzw. für eine Reorganisation bestehender Labore können nur in (umfanglich und zeitlich) sehr limitierter Form gefördert werden und sind daher primär als Vorleistung zu betrachten. Eine Aufnahme des operativen Laborbetriebs ist jedenfalls innerhalb von sechs Monaten nach Projektstart (Zeitpunkt der Kostenanrechnung für die Förderung) sicherzustellen.

Alle vom BMK geförderten Mobilitätslabore werden als Teil einer Kooperationsplattform verstanden („**Kooperations- und Austauschplattform Mobilitätslabore Österreich**“). Dazu gehören insbesondere der Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Laboren zur Nutzung von Synergien sowie die Mitwirkung an einem gemeinsamen Lernprozess zu Reallaborumgebungen und eines übergeordneten Monitorings gemeinsam mit dem BMK, der FFG und der Austriatech. Vorgesehen sind jedenfalls vierteljährliche Austauschtreffen. Entsprechende Ressourcen sind in der Projektplanung vorzusehen. Zusätzliche Maßnahmen und Ressourcen für einen Austausch und eine Kooperation mit anderen Laboren sollen eingeplant werden.

Zusätzlich zur im Förderinstrument vorgesehenen Zwischenevaluierung (siehe Instrumentenleitfaden Innovationslabor) ist im dritten Laufzeitdrittel eine **externe Wirkungsprüfung** der Labore vorgesehen. Die Ergebnisse dienen als Grundlagen für eine Weiterentwicklung der Initiative und eine allfällige Anschlussförderung. Alle notwendigen Informationen und Kontakte der Labore müssen für diese Aktivität zugänglich gemacht werden.

Ausgeschriebene Instrumente

- Innovationslabor

Die Förderperiode beträgt 5 Jahre. Bei kürzer geplanten Laufzeiten ist im Antrag stichhaltig zu begründen, wie sich dies mit den Zielen der UML-Initiative in Einklang bringen lässt wie zum Beispiel, wenn eine Weiterführung des Labors bereits zu einem früheren Zeitpunkt ohne BMK-Förderung angestrebt wird.

5 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch via [eCall](#) 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 3: Übersicht Ausschreibungsdokumente

Instrument	Ausschreibungsdokumente
Innovationslabor	Instrumentenleitfaden Innovationslabore (V4.0)

Alle Dokumente und Informationen finden sie auf der [Webseite der Ausschreibung](#).

Online Antragsstellung im eCall

Es ist der FFG ein Anliegen, die Einreichung eines F&E-Vorhabens für alle Förderwerber*innen 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.

Das 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 den folgenden online Funktionen zusammen:

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

Mit der online Eingabe können nun einzelne Kapitel von der Konsortialführung 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

Die FFG bietet die Möglichkeit eines Beratungsgesprächs 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 auf der Webseite der Ausschreibung.

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 auf der [KMU-Seite](#) der FFG.

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:

- [FFG-Projektdatenbank](#)
- [Mobilität der Zukunft INFONETZ](#)
- [Open4Innovation](#)

7.2 Disseminationsverpflichtung

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

Auf Publikationen, Veranstaltungsprogrammen bzw. auf Websites und ähnlichem, die Ihre Projekte darstellen, sind die BMK- und FFG-Logos anzuführen und explizit auf das Programm hinzuweisen:

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

7.3 Service FFG Projektdatenbank

Die FFG bietet als Service die Veröffentlichung von kurzen Informationen zu geförderten Projekten und eine Übersicht der Projektbeteiligten in einer öffentlich zugänglichen [FFG Projektdatenbank](#) 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 Projektdatenbank informiert. Eine Veröffentlichung erfolgt ausschließlich nach aktiver Zustimmung im eCall System.

Nähere Informationen zur FFG Projektdatenbank finden Sie auf der [FFG-Webseite](#).

7.4 Service BMK Open4Innovation

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

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. Auch die Europäische Kommission bietet über ihre [„Guidelines on FAIR Data Management“](#) 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“).

Es ist sinnvoll, Forschungsdaten, die referierten Publikationen zugrunde liegen und deren Veröffentlichung zur Reproduzierbarkeit und Überprüfbarkeit der publizierten Ergebnisse notwendig ist, offen verfügbar zu machen.

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 dazu die [re3data Webseite](#)).

7.6 Nachhaltigkeit

Verantwortungsvolle, zukunftsorientierte Forschung und Entwicklung orientiert sich an den aktuellen nationalen, europäischen und globalen Zielsetzungen, die den Weg in eine nachhaltige Zukunft unterstützen. Die Transformationsprozesse in Wirtschaft und Wissenschaft sollen zu Klimaneutralität, effizienterer Ressourcennutzung und zu einer sauberen und kreislaufforientierten Wirtschaft beitragen. Forschungsförderungen müssen daher mit den Zielsetzungen der beiden zugrundeliegenden Initiativen, den Nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (SDGs) und den acht Elementen des EU Green Deal, in Einklang stehen.

Allgemeine Informationen

Die österreichische Bundesregierung hat in ihrem [Regierungsprogramm 2020](#) dem Kampf gegen den Klimawandel hohe Priorität eingeräumt. Mit 2040 soll Österreich das Ziel der Klimaneutralität erreicht haben.

Dieses nationale Ziel baut auf der [Agenda 2030](#) auf, in der 2015 von den Vereinten Nationen 17 Nachhaltige Entwicklungsziele (UN SDGs, United Nations Sustainable Development Goals) beschlossen wurden, denen sich auch Österreich verpflichtet hat.

Die für Österreich relevanten spezifisch und praktisch umsetzbaren Unterziele der 17 Nachhaltigen Entwicklungsziele (UN SDGs) sind auf der Website des [Bundeskanzleramtes](#) angeführt.

2019 hat die Europäische Kommission mit dem [EU Green Deal](#) zu acht Elementen eine Strategie veröffentlicht, die Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen soll.

Die FFG führt diese allgemeinen Informationen auf der [FFG Website](#) auf.

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-Ansprechpersonen stehen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Tabelle 4: relevante nationale Förderungsmöglichkeiten der FFG

Förderungsmöglichkeiten	Kontakt
Produktion der Zukunft	Dr. Margit Haas Telefon: 057755-5080 margit.haas@ffg.at
Energieforschung	DI Manuel Binder MSc Telefon: 057755-5041 manuel.binder@ffg.at
IKT der Zukunft	DI Georg Niklfeld MSc Telefon: 057755-5020 georg.niklfeld@ffg.at
KIRAS Sicherheitsforschung	Christian Brüggemann MLS Telefon: 057755-5071 christian.brueggemann@ffg.at
TAKE OFF	DI(FH) Vera Eichberger Telefon: 057755-5062 vera.eichberger@ffg.at
Basisprogramm	Karin Ruzak Telefon: 057755-1507 karin.ruzak@ffg.at
Stiftungsprofessur	Mag. Stefan Eichberger MSc Telefon: 057755-2702 stefan.eichberger@ffg.at

9 Anhang

Rationale von Reallaboren

Die Förderung von Forschungsprojekten alleine genügt nicht, um mit FTI-politischen Maßnahmen breitenwirksam zu einer echten Transformation des Mobilitätssystems im Sinne der Erreichung der ambitionierten Klimaziele 2040 beizutragen. Für den Transformationsprozess dringend benötigte neue Lösungsansätze aus der Forschung – oder durch innovative Lösungsansätze außerhalb von Forschungsprojekten – können oftmals nicht, nur in kleinem Umfang oder zu langsam in die Praxis einfließen. Umgekehrt sind FTI-Projekte häufig aus der Forschung heraus angebotsgetrieben und nicht selten verfehlen ihre Ergebnisse die realen Bedürfnisse und Anforderungen der relevanten Akteursgruppen in ihrer alltäglichen Mobilitätspraxis. Für mehr Wirksamkeit von Forschungsergebnissen in der Praxis wäre es jedoch wichtig, unterschiedliche Bedarfe frühzeitig zu erkennen, zwischen verschiedenen Stakeholder abzustimmen bzw. zu vermitteln, evidenzbasierte Lösungen in experimentellen Umgebungen auszuprobieren sowie die notwendigen Rahmenbedingungen für erfolgreiche Umsetzung von Anfang an entsprechend mitgestalten zu können.

Der Bedarf an neuen, wirkungsorientierten FTI-Instrumenten ist evident. Die Förderung von Reallaboren ist ein vielversprechender Baustein einer missionsorientierten FTI-Politik und in der FTI-Strategie Mobilität 2040 komplementäre zur „klassischen FTI-Förderung“ verankert (Siehe [„Experimentierräume“](#)). Neue Wege müssen eingeschlagen werden, um missionsorientierte Politiken auf nationaler und europäischer Ebene umsetzen zu können (z. B. ein Beitrag zur Umsetzung der Horizon Europe Mission „Carbon neutral and smart cities“). FTI-Politik muss synergetisch mit anderen Sektorpolitiken gekoppelt werden, insbesondere um einen wirksameren Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen und Maßnahmenplänen zu leisten und diesbezügliche Synergien zu nutzen (z. B. zum derzeit in Ausarbeitung befindlichen Mobilitätsmasterplan 2030).

Entwicklung der Urbanen Mobilitätslabore in Österreich

Mit der Urbanen Mobilitätslaborinitiative begann das BMVIT (jetzt BMK) bereits im Jahr 2012 mit neuartigen Innovationsökosystemen und Living-Lab-Ansätzen, die komplementär zu Forschungsaktivitäten wirken und Innovation auch außerhalb von Forschungsprojekten unterstützen (Urbane Mobilitätslabore Phase 1). Das BMK förderte in der Folge den Aufbau und Betrieb von fünf Urbanen Mobilitätslaboren (Urbane Mobilitätslabore Phase 2). Die [Wirkungsprüfung der UML](#) im Jahr 2020 ergab, dass die angestrebten Ziele in hohem Ausmaß erreicht wurden bzw. in Zukunft erreicht werden können.

Die Analyse zeigt, dass es den UML gelungen ist, Akteure der Praxis, die bislang von der FTI-Politik nicht angesprochen wurden, insbesondere in der öffentlichen Verwaltung sowie in der Zivilgesellschaft, stärker mit der Forschung in Verbindung zu bringen. Diese Akteure sind für die angestrebte Transformation des Mobilitätssystems von entscheidender Bedeutung, denn erstere gestalten maßgeblich die strukturellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Mobilität in Österreich, und zweitere bestimmen als Nutzer/-innen den Bedarf und können wertvolle Hinweise und Ideen zur Verbesserung des Verkehrs- und Mobilitätssystems geben.

Ziele und Nicht-Ziele Urbaner Mobilitätslabore

Urbane Mobilitätslabore leisten Beiträge zu den Zielen der UML-Initiative und setzen dazu jeweils spezifische Laborkonzepte um, u. a. indem sie Forschungs- und Praxisakteure miteinander in Verbindung bringen, „Raum“ für das Erproben von Ideen und Problemlösungen schaffen oder komplementäre (vorbereitende, begleitende oder weiterführende) Unterstützungsleistungen für Innovationsvorhaben bieten (Forschungsprojekte und andere innovative Lösungsvorhaben). Labore schließen damit Lücken im Innovationsökosystem. Sie forschen aber nicht selbst und duplizieren keine Aufgaben, die bereits von Anderen (erfolgreich) durchgeführt werden oder sinnvoller Weise woanders angesiedelt sind:

- Ein UML ist z. B. keine Erweiterung einer Verkehrsplanungsabteilung einer Stadt oder eines Bundeslandes. Es kann und soll aber die Arbeit solcher Abteilungen bereichern und unterstützen, indem Dinge ermöglicht werden, die im üblichen Verwaltungsrahmen nicht realisiert werden können, weil sie über die Möglichkeiten und Zuständigkeiten einzelner Verwaltungseinheiten hinausgehen.
- Ein UML ist z. B. nicht einfach eines von vielen Drittmittelprojekten eines Universitätsinstituts. Es kann und soll aber den Praxisbezug und die Praxisrelevanz von Lehre und Forschung an der Universität stärken, indem es neue Verbindungen zwischen Forschung und Praxis sowie zwischen praktischen Problemen und Forschungserkenntnissen herstellt.

- Ein UML ist z. B. keine ausgelagerte Entwicklungsabteilung eines Unternehmens. Ein Unternehmen kann aber Laborprozesse und -Dienstleistungen nutzen um offene Innovation zu betreiben und neue Märkte zu erschließen bzw. Wertschöpfungsketten aufzubauen.

UML sind durch folgende Eigenschaften und Funktionen charakterisiert:

- UML adressieren mobilitätsrelevante Herausforderungen urbaner Räume. Als urbane Räume sind dabei im Sinne dieser Initiative österreichtypisch städtische Strukturen in unterschiedlichen Größenordnungen zu verstehen (nicht nur Großstädte). Die zugehörigen Regionen sind hinsichtlich ihrer funktionalen Beziehungen und verkehrlichen Wirkungszusammenhänge integraler Bestandteil urbaner Räume gemäß dieser Definition („funktionaler Regionen“). Die Labore können dabei urbane Räume auf unterschiedlichen Skalierungsebenen adressieren (Quartier, Stadt, Stadtumland).
- Ein UML verfolgt spezifische inhaltliche Ziele, Strategien und Maßnahmen mit klaren Bezügen zu konkreten mobilitäts- und verkehrsrelevanten lokalen oder regionalen Problemlagen, Potenzialen oder Strategien sowie zu Forschung und Entwicklung. Die laborspezifischen Ziele und Maßnahmen können bei Bedarf auf geänderte Anforderungen angepasst werden.
- Ein UML unterstützt bedarfsgerecht solche Innovationsvorhaben, die einen Beitrag zur angestrebten Transformation des Mobilitätssystems erwarten lassen. Innovationsvorhaben können sowohl vom UML selber initiiert als auch von Dritten an das UML herangetragen werden und bottom-up (durch Bürger/-innen, Vereine, Start-ups etc.) oder top-down (durch Politik und Verwaltung) entstehen. Innovationsvorhaben können punktuell oder über den gesamten Innovationszyklus unterstützt werden. Bei bottom-up Vorhaben ermöglicht bzw. sichert das Labor die notwendigen Verbindungen mit Entscheidungsträgern oder Verwaltungseinheiten.
- Ein UML bildet einen Netzwerkknoten, fungiert als „Kümmerer“ für mobilitäts- und verkehrsrelevante FTI und verbindet Akteure aus Zivilgesellschaft, Forschung, Wirtschaft, Verwaltung und Politik untereinander. Es stellt dabei Verbindungen insbesondere zwischen der Forschung und der Praxis her und nutzt sowohl lokale/regionale FTI-Potenziale bzw. Kompetenzen im Bereich Mobilität und Verkehr wie auch den Zugang zu überregionalen oder internationalen Wissensnetzwerken und Wertschöpfungsketten. Ein UML ermöglicht die notwendigen Abstimmungen, Schnittstellen etc. zwischen einzelnen Innovationsvorhaben und andere Aktivitäten (Schnittstellenmanagement).
- Ein UML verfügt über eine Organisationsstruktur und einen Maßnahmenplan, um seine Ziele zu erreichen. Sie sind auf einen langfristigen Zeitraum angelegt, streben die Etablierung einer dauerhaften Struktur über die Förderperiode hinaus an und entwickeln dafür geeignete Perspektiven.

- Ein UML entwickelt und nutzt geeignete Methoden und Indikatoren zum Monitoring und zur Selbstevaluierung seiner Tätigkeit und wirkt an der Gestaltung eines UML-übergreifenden Monitoring-Systems mit (siehe „Kooperations- und Austauschplattform Mobilitätslabore Österreich“).