

Programm

Mobilität der Zukunft

Ausschreibungsleitfaden

4. Ausschreibung

**Personenmobilität innovativ gestalten
Verkehrsinfrastruktur gemeinsam entwickeln**

**Einreichfrist:
25. September 2014, 12:00 Uhr**

Version 1.0 21.5.2014

Inhaltsverzeichnis

0	Das Wichtigste in Kürze.....	3
1	Mission und Charakteristika des Programms Mobilität der Zukunft.....	5
1.1	Themenfelder des Programms.....	6
1.2	Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge	7
2	Ausschreibungsschwerpunkte	11
2.1	Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen	12
2.2	Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung	20
3	Ausschreibungsdokumente	26
4	Rechtsgrundlagen.....	28
5	Weitere Förderungsmöglichkeiten	29

0 Das Wichtigste in Kürze

Mobilität der Zukunft: Ausschreibungsübersicht 2014			
	Instrumente		
	F&E Dienstleistung	Sondierung	Kooperatives F&E Projekt
<i>Kurzbeschreibung</i>	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhaltes	Vorstudie für F&E Projekt	<i>Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung</i>
Schwerpunkte	Ausschreibungsschwerpunkte Zuordnung von Instrumenten zu Subschwerpunkten (Vgl. Kapitel 2)		
im Themenfeld Personenmobilität	X	X	X
im Themenfeld Verkehrsinfrastruktur	X	X	X
Eckdaten	Eckdaten der Instrumente		
beantragte Förderung in €	<i>keine</i>	max. 200.000.-	min. 100.000.- bis max. 2 Mio.
Finanzierung	bis zu 100%	<i>keine</i>	<i>keine</i>
Förderungsquote	<i>keine</i>	max. 80%	max. 80%
Laufzeit in Monaten	max. 24 Monate	max. 12 Monate	max. 36 Monate
Kooperationserfordernis	nein	nein	Ja, siehe Instrumentenleitfaden
Budget insgesamt	ca. 6 Millionen €		
Einreichfrist	25. September 2014, 12:00 Uhr		
Sprache	Deutsch		
Ansprechpersonen	Christian Pecharda Nicole Prikoszovits Norbert Hainitz	05 7755-5030 05 7755-5033 05 7755-5032	christian.pecharda@ffg.at nicole.prikoszovits@ffg.at norbert.hainitz@ffg.at
Information im Web	http://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2014as4		

Tabelle 1: Übersicht „Mobilität der Zukunft“ 4. Ausschreibung, Frühling 2014

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) wird nicht mehr berücksichtigt und führt zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren!

Die **Relevanz** des Projektvorhabens in Bezug auf die Ausschreibungsschwerpunkte und die Programmziele stellt eines der vier Hauptbewertungskriterien dar.

Bitte beachten Sie:

Sind die Formalvoraussetzungen für eine Projekteinreichung entsprechend den Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderungsinstrumentes (vgl. Kapitel 3) nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das Förderungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt!

Zeitplan:

Einreichschluss:	25. September 2014, 12:00 Uhr
Formalprüfung:	Oktober 2014
Evaluierung:	November 2014
Förderentscheidung:	Jänner 2015

Themenverantwortung BMVIT:

Personenmobilität	Walter Wasner
Gütermobilität:	Sarah Krautsack
Verkehrsinfrastruktur:	Andreas Blust
Fahrzeugtechnologien:	Andreas Dorda

Programmmanagement FFG:

Güter-/ Personenmobilität:	Nicole Prikoszovits
Verkehrsinfrastruktur:	Christian Pecharda
Fahrzeugtechnologien:	Norbert Hainitz

Fragen zum Kostenplan - Projektcontrolling & Audit

Christine Löffler	Tel.: 05 7755-6089, christine.loeffler@ffg.at
Ernst Frischmann	Tel.: 05 7755-6086, ernst.frischmann@ffg.at

1 Mission und Charakteristika des Programms Mobilität der Zukunft

Wachsende Mobilitätsbedürfnisse bei gleichzeitiger Ressourcenverknappung und begrenzten Kapazitäten erfordern neue Lösungsansätze in der Forschungs-, Innovations- und Technologiepolitik. Das bmvit wird seine Förderungsaktivitäten für mobilitätsrelevante Forschung in den nächsten Jahren im Rahmen des neuen Programms **Mobilität der Zukunft** fortsetzen bzw. neu ausrichten. Im Fokus des Programms steht die Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. **Mobilität der Zukunft** initiiert dazu ganzheitliche Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft und trägt dabei zu einem Interessensausgleich zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft bei.

Das Programm Mobilität der Zukunft unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende Märkte befruchten bzw. neue Märkte generieren. Durch diese Initiative wird auf das in den Vorjahren entstandene themenspezifische Wissen und auf die Kompetenzen der FTI-Community aufgebaut, ein Fortführungspfad für erfolgsversprechende Initiativen eingerichtet, aber auch der Rahmen für völlig neue Ansätze in diesem Themenbereich eröffnet.

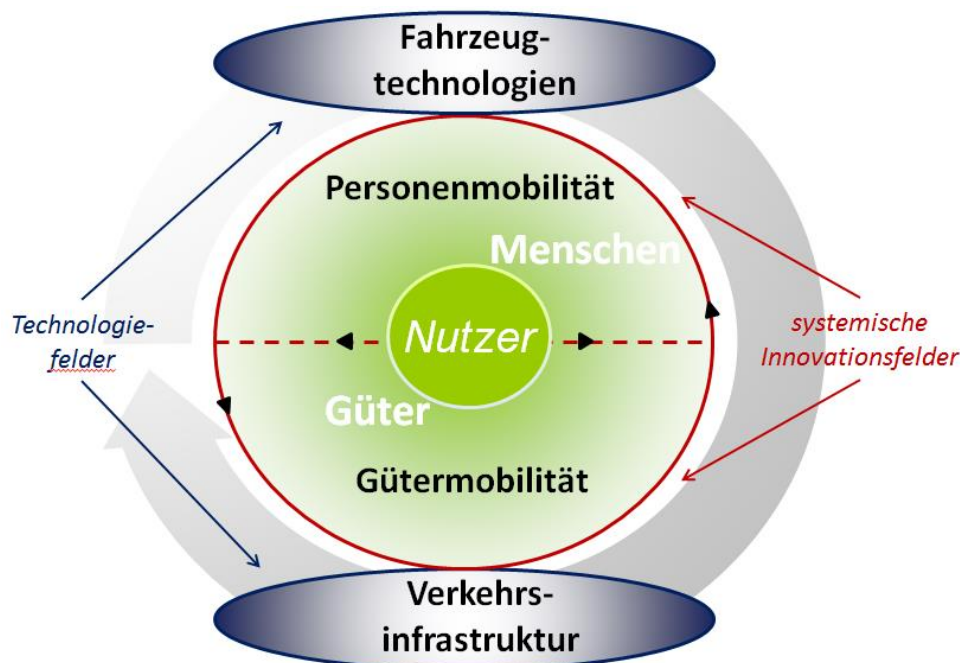
Im Lichte der zukünftigen gesellschaftlichen Herausforderung und auf Basis der Erfahrungen aus früheren Initiativen zeichnet **Mobilität der Zukunft** folgende Charakteristik:

- **Klare Missionsorientierung** (auf Basis von FTI-Strategie der Bundesregierung): Der Beitrag zu gesellschaftlichen Herausforderungen steht im Vordergrund. Durch das entstehende Wissen und die resultierenden Innovationen soll zudem eine synergetische Verbindung zwischen FTI-Politik und Mobilitätspolitik entstehen.
- **Ganzheitlicher Mobilitätsfokus:** ganzheitliche Lösungsansätze gehen weit über die physische Manifestation von Mobilität (Verkehr) hinaus und müssen auch vor und nachgelagerte Bewusstseins- und Entscheidungsprozesse behandeln.
- **Nutzerorientierung und umfassender Innovationsfokus:** Die Nutzer bilden den Ausgangspunkt für alle Lösungsansätze. Technologien stellen im Kontext der komplexen gesellschaftlichen Zusammenhänge dabei aber nur einen möglichen Lösungspfad. Soziale und organisatorische Innovationen werden auch im Mobilitätsbereich eine größere Rolle spielen und erfordern verstärkt Akteurs übergreifende, multi- oder Interdisziplinäre Forschungsk Kooperationen.
- **Langfristiger thematischer Orientierungsrahmen:** Neben der Impulssetzung steht auch eine kontinuierliche Förderung in strategischen Themenfeldern im Mittelpunkt, um z.B. auch systemische Veränderungen einleiten und disruptive Innovationen initiieren zu können (Planungssicherheit).

1.1 Themenfelder des Programms

Das Programm **Mobilität der Zukunft** beinhaltet vier komplementäre Themenfelder, in denen jeweils unterschiedliche Herausforderungen und Zielsetzungen adressiert werden. In den Themenfeldern „**Personenmobilität**“ und „**Gütermobilität**“ steht die „In-Wert-Setzung“ (d.h. gesellschaftliche Anwendung bzw. Anwendungsmöglichkeit) von Technologien und Innovationen im organisatorischen und sozialen Kontext des Mobilitätssystems im Vordergrund (*systemische Innovationsfelder*). Hingegen sind die beiden Themenfelder „**Verkehrsinfrastruktur**“ und „**Fahrzeugtechnologien**“ auf spezifische Technologien und Akteure ausgerichtet (*Technologiefelder*).

In den Ausschreibungen werden in den unterschiedlichen Themenfeldern jeweils Ausschreibungsschwerpunkte gesetzt, die mit den eingereichten Projekten adressiert werden müssen. D.h. jedes eingereichte Projekt adressiert prioritär einen Ausschreibungsschwerpunkt und leistet damit einen Wirkungsbeitrag, um zumindest einem Programmziel näher zu kommen.



Überblick aller Themenfelder des Programms Mobilität der Zukunft

- Mobilität der Zukunft: **Personenmobilität innovativ gestalten**
- Mobilität der Zukunft: **Gütermobilität neu organisieren**
- Mobilität der Zukunft: **Verkehrsinfrastruktur gemeinsam entwickeln**
- Mobilität der Zukunft: **Fahrzeugtechnologie alternativ entwickeln**

1.2 Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge

In den Handlungsfeldern Gesellschaft, Umwelt bzw. Wirtschaft und Forschung wurden je nach Themenfeld unterschiedliche Zielsetzungen formuliert, zu denen von den Forschungsprojekten Wirkungsbeiträge erwartet werden.

Jedes Projekt muss **zumindest zu einer der angeführten Zielsetzungen in den Handlungsfeldern Gesellschaft und Umwelt** Wirkungsbeiträge generieren und diese im Antrag darstellen (Projektbeschreibung für Förderansuchen Kapitel 1: Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung).

Zielebene	Programmziel	Themenfelder Mobilität 2020			
		Personenmobilität	Gütermobilität	Fahrzeugtechnologien	Verkehrsinfrastruktur
Gesellschaft	Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Verkehrssystems	●●			●
	Nachhaltige Mobilitätsformen und -muster	●●			
	Qualität und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur trotz schwieriger ökonomischer Rahmenbedingungen	●	●		●●
	Sicherstellung der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen		●●		
Umwelt	Reduzierung von Emissionen und Immissionen	●	●	●●	
	Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	●	●●	●●	●
	Interessenausgleich zwischen Verkehrsweg, Lebensraum Mensch und Ökosystem				●●
Wirtschaft und Forschung	Wettbewerbsfähigkeit Verkehrssektor	●	●●	●●	●
	Kompetenzführerschaft im Mobilitätsbereich	●●	●●	●●	●
	Aufbau und Forcierung internationaler Kooperationen	●	●	●	●
	Legende:	●●	prioritäre Wirkungsbeiträge zu erwarten		
		●	wesentliche Wirkungsbeiträge zu erwarten		
			geringfügigere / keine Wirkungsbeiträge		
			Themenfelder der Frühlingsausschreibung 2014		

Tabelle 2: Prioritäre Programmziele in den Themenfeldern und erwartete Wirkungsbeiträge der Projekte in den ausgeschriebenen Themenfeldern Personenmobilität und Verkehrsinfrastruktur

In dieser Ausschreibung sind Ausschreibungsschwerpunkte in den Themenfeldern **Personenmobilität** und **Verkehrsinfrastruktur** gesetzt.

Eingereichte Projekte adressieren **einen der Ausschreibungsschwerpunkte** aus den Themenfeldern und beschreiben deren Wirkungsbeitrag zur Erreichung der angegebenen Ziele des Programmes.

1.2.1 Ziele und erwartete Wirkungsbeiträge im Themenfeld: Personenmobilität

Das Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“ rückt gesellschaftlich notwendige oder hilfreiche Lösungen „von übermorgen“ basierend auf neuen Erkenntnissen über mobilitätsrelevante Bedarfslagen, Rahmenbedingungen und Zusammenhänge in den Mittelpunkt, um damit „Personenmobilität innovativ zu gestalten“. Neben den umwelt-, wirtschafts- und forschungsrelevanten Zielsetzungen (siehe Tabelle 2) kommt diesem Themenfeld im Programm „Mobilität der Zukunft (MdZ)“ damit insbesondere jene Aufgabe zu, mobilitätsrelevante Phänomene im Kontext der gesellschaftlichen Trends und Entwicklungen (Urbanisierung, demographischer Wandel, Wertewandel, Technologisierung, etc.) zu erforschen, um **mittel- bis längerfristig innovative Lösungen zu entwickeln und mobilitätsrelevante Veränderungsprozesse anzustoßen**.

Den thematischen Rahmen bilden dabei die **drei Forschungsfelder „Multimodale Lebensstile“, „Aktive Mobilität“ und „Gleichberechtigte Mobilität“**. Im Rahmen der Forschungsfelder werden von den Forschungsförderprojekten Wirkungsbeiträge zu den Programmzielen erwartet (Mission).

Mission im Forschungsfeld „Aktive Mobilität“

Das Programm leistet im Forschungsfeld „Aktive Mobilität“ Beiträge durch FTI, um Muskelkraftmobilität (bzw. unterstützte Muskelkraftmobilität) als dominierende Mobilitätsform (insb. im urbanen Umfeld) zu etablieren und dafür neue Erkenntnisse, Potenziale und Lösungsansätze in unterschiedlichen Raumstrukturen, Bevölkerungsgruppen, Lebenssituationen etc. zu gewinnen bzw. zu erschließen. Die dabei avisierten Innovationen umfassen im Sinne von Anwendungen, Systemen, Komponenten, Prozessen, Praktiken und Services

- **Verkehrsmittel/Verkehrsinfrastruktur** (und deren Schnittstellen),
- **Mobilitätstools** und Services für aktive (Zweck)mobilität zur Erhöhung des Komforts, der Sicherheit etc.,
- Werkzeuge und Methoden zur **Bewusstseinsbildung und Motivation zu aktiven Mobilitätspraktiken**, z.B. auch mit Ansatzpunkten in anderen Handlungsfeldern im Wirkungszusammenhang mit dem Verkehrssystem (z.B. Gesundheit, Sport, Freizeit, etc.),
- Werkzeuge und Methoden zur **Planung, Politikgestaltung und -umsetzung**, zur Verbesserung der räumlichen, strukturellen und organisatorischen Voraussetzungen sowie der Wirkungskontrolle.

Mission im Forschungsfeld „Multimodale Lebensstile“

Das Programm leistet im Forschungsfeld „Multimodale Lebensstile“ Beiträge durch FTI, um einen **Wandel in Richtung neue Mobilitätskultur zu unterstützen** und dazu notwendige **Strukturveränderungen anzustoßen bzw. vorzubereiten**. Gesellschaftliche Veränderungen stellen dabei gleichzeitig Herausforderung als auch Chance dar. Um starre Nutzungsmuster aufzubrechen und nachhaltige Mobilitätsformen – insbesondere auch jenseits des „Verzichtsdenken“ – zu etablieren, müssen gesellschaftliche Entwicklungen und deren Zusammenhänge in unterschiedlichen Handlungsfeldern (Wohnen, Arbeit, Freizeit etc.) erforscht werden. Avisiert werden hierbei Mobilitätslösungen durch Innovationen im Sinne von Anwendungen, Systemen, Komponenten, Prozessen, Praktiken und Services, die

- zu **neuen Handlungs- bzw. Nutzungsparadigmen und Qualitäten** führen (z.B. „Mobilität als Dienstleistung“, integriert, nahtlos, komfortabel, einfach etc.),
- **Alternativen zum privaten PKW** (bzw. zu dessen konventionellen Nutzungsmodellen) im Gesamtverkehrssystem etablieren, multi- und intermodale Nutzungen bestehender Verkehrsmittel und Mobilitätsformen verstärken bzw. diese durch neue Verkehrssysteme ermöglichen,

- entsprechende **Bewusstseinsbildung und Motivation** hin zu multimodalen Lebensstilen in der Zweckmobilität unterstützen,
- dafür notwendige **Werkzeuge und Methoden** der Planung, Politikgestaltung und -umsetzung sowie der Wirkungskontrolle hervor bringen.

Mission im Forschungsfeld „Gleichberechtigte Mobilität“

Das Programm leistet im Forschungsfeld „**Gleichberechtigte Mobilität**“ Beiträge durch FTI, um **die gesellschaftlich notwendige Funktion von Mobilität** im Sinne der Teilhabe der Bevölkerung zu gewährleisten, Chancengleichheit herzustellen und damit die Lebensqualität zu sichern bzw. zu erhöhen. Diesbezüglich werden gesellschaftliche Entwicklungen (z.B. demographischer Wandel), Problem- und Bedarfslagen (z.B. Benachteiligungen) mit dem Zeck erforscht, auf diesen Erkenntnissen aufbauend neue Mobilitätslösungen durch Innovationen anzustoßen bzw. partizipativ mit unterschiedlichen NutzerInnengruppen zu entwickeln und ihre Nutzenpotenziale zu demonstrieren/untersuchen. Die Schwerpunkte der dabei avisierten Innovationen im Sinne von Anwendungen, Systemen, Komponenten, Prozessen, Praktiken und Services liegen auf

- einer **sozialen und inklusiven Gestaltung des Verkehrssystems** (physische bzw. kognitive Nutzungsbarrieren ausräumen/minimieren, Zugänglichkeit und Erreichbarkeit gewährleisten, Leistbarkeit sicher stellen),
- **der Unterstützung benachteiligter NutzerInnengruppen** bei selbstbestimmter und selbstgestalteter Zweckmobilität durch neue bzw. verbesserte Mobilitätsanwendungen unter Berücksichtigung von **Lösungsansätzen**, die nach Möglichkeit **allen (oder möglichst vielen) Bevölkerungsgruppen nützen** können,
- **der Ermöglichung bzw. Sicherstellung der Mitbestimmung und Einbindung** der Bevölkerung bei mobilitäts- und verkehrsrelevanten Vorhaben,
- dafür notwendigen **Werkzeugen und Methoden** der Planung, Politikgestaltung und -umsetzung sowie der Wirkungskontrolle.

Zur Konkretisierung der mittel- bis langfristigen Ausrichtung des Themenfelds und zur Zusammenschau aller geplanten Maßnahmen wurde eine **FTI-politische Roadmap zur Ausrichtung der FTI Maßnahmen „Mobilität der Zukunft“ im Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“** (bmvt, April 2014) entwickelt. Die Roadmap enthält Leitthemen zur Programmausrichtung und beschreibt avisierte Interventionsmechanismen. Mit dieser Ausschreibung werden bereits wesentliche Inhalte der Roadmap umgesetzt bzw. pilothaft getestet.

Stand des Wissens

Bei allen Einreichungen sind die relevanten (Zwischen)Ergebnisse abgeschlossener bzw. laufender Projekte entsprechend zu berücksichtigen (national /international). Im Rahmen dieser Ausschreibung wird dabei insbesondere auf folgende Projekte verwiesen:

- Operationalisierung der Multimodalität im Personenverkehr in Österreich (**OPERMO**)
- Leisbare Mobilität: Determinanten, Effekte, Entwicklungen – Erarbeitung und Bewertung innovativer Strategieoptionen (**COSTS**)
- Koordinierte Strategien für Mobilität und Lebensqualität: Aktiv im Leben (**KoStrat-AktiL**)

Informationen zu diesen Projekten finden Sie im **INFONETZ** unter: www.ffg.at/verkehr

1.2.2 Ziele und erwartete Wirkungsbeiträge im Themenfeld: Verkehrsinfrastruktur

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat sich zum Ziel gesetzt, die Forschungs-, Technologie- und Innovations-Intensität des österreichischen Unternehmenssektors zu steigern. Dabei wird die Entwicklung von Technologien für eine moderne, effiziente, leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Bewältigung der großen Zukunftsherausforderungen Klimawandel und Ressourcenknappheit angestrebt. Damit verbunden ist die Steigerung der Zahl der Beschäftigten im Bereich Technologie und Innovation mit besonderem Augenmerk auf die Erhöhung des Anteils der Frauen.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wird besonderer Wert auf die rechtzeitige Entwicklung und Anwendung neuer Technologien, die Erschließung von Potentialen aus verschiedenen Forschungsbereichen und Synergien zwischen Industrie, Forschung und öffentlicher Verwaltung gelegt. Die geförderten Forschungsprojekte sollen dazu beitragen, das Wissen in diesem Bereich zu erweitern und stabile Netzwerke zu etablieren.

In der Ausschreibung sind Vorhaben für die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsmodi (Straße, Schiene, Wasser) zugelassen. Verkehrsmodusübergreifende Vorhaben sind dabei besonders erwünscht.

2 Ausschreibungsschwerpunkte

Das Vorhaben muss sich prioritär auf einen der in Folge in Kapitel 2.1 beschriebenen Ausschreibungsschwerpunkte beziehen, kann aber auch mehrere dieser Schwerpunkte ansprechen.

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen wird die gewünschte Leistung zu den Schwerpunkten in Kapitel 2.2 spezifiziert.

Die **Ausschreibungsschwerpunkte für Förderung** im Überblick:

Personenmobilität:

- 2.1.1 Mobilität als Dienstleistung im gesamtsystemischen Kontext
- 2.1.2 Mehrwertkomponenten und multifunktionale Mobilitätstools für aktive Mobilität
- 2.1.3 Smart Street Design – aktiv mobil erlebbare öffentliche Räume
 - 3.1 Integrative Innovationen für Rad-/ Fußmobilität im urbanen Raum
 - 3.2 Innovative Planungswerkzeuge zur Forcierung aktiver Mobilitätsformen
- 2.1.4 Gleichberechtigte Mobilität – Wege in die Praxis
- 2.1.5 Pilotinitiative “Personenmobilität quer denken – crazy ideas for serious problems” (Raum für Querdenker)

Verkehrsinfrastruktur:

- 2.1.6 Konstruktion von Fahrwegen
- 2.1.7 Intelligente Systeme für die Verkehrsinfrastruktur
- 2.1.8 Energieeffiziente Verkehrsinfrastruktur

Die **Ausschreibungsschwerpunkte für F&E Dienstleistungen** im Überblick:

Personenmobilität:

- 2.2.1 „Sharing 3.0“ – Potenziale für innovative Modelle und Services zur gemeinsamen Mobilitätsorganisation
- 2.2.2 Begleitstudie zur Weiterentwicklung der Pilotinitiative “Personenmobilität quer denken” im Rahmen des „Raums für Querdenker“
- 2.2.3 Pilotinitiativen zur grundlagenorientierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung
 - „Zuverlässigkeit von Reisezeiten (Travel time reliability)“
- 2.2.4 Pilotinitiativen zur grundlagenorientierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung
 - „Grundrecht auf gleichberechtigte Mobilität? Qualitätszieldefinitionen als Grundlage für weiterführende FTI-Maßnahmen“

2.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

2.1.1 Mobilität als Dienstleistung im gesamtsystemischen Kontext

Multi- und intermodale Mobilitätsangebote eröffnen neue Chancen und Möglichkeiten, durch die Mobilität immer stärker den Charakter einer Dienstleistung annimmt. Aufgrund der wachsenden Vielfalt und der komplexen funktionalen und institutionellen Zusammenhänge ergeben sich dabei jedoch auch große Herausforderungen, um ein hohes Maß an Interoperabilität im Gesamtverkehrssystem zu gewährleisten und maximale Synergien zu erschließen. Ein gesamtsystemischer Betrachtungswinkel eröffnet neue Perspektiven für innovative Produkte und Dienstleistungen, erfordert aber auch eine Neubewertung und Neuordnung von Aufgabenträgerschaften und Modellen zur Zusammenarbeit.

Von den Forschungsprojekten werden in diesem Ausschreibungsschwerpunkt innovative Mobilitätslösungen erwartet, die Aufgabenträger und Anbieter befähigen und unterstützen, multimodale Mobilität – jenseits monomodaler Handlungsparadigmen – auf neue Arten zu planen, anzubieten, zu organisieren, zu managen und zu betreiben. Angesprochen werden insbesondere auch Organisationen bzw. potentielle Anbieter, die im Rahmen ihrer bisherigen Aufgaben (noch) keine Verantwortung für die Mobilitätsorganisation bzw. das Mobilitätsangebot übernommen haben oder diese Aufgaben nur eingeschränkt wahrnehmen konnten, jedoch im Sinne neuer Handlungsparadigmen positive Wirkungen im Sinne multimodaler Mobilitätsmöglichkeiten auslösen könnten.

Die Projekte sollen dabei neben technischen Komponenten vor allem auch neue Modelle entwickeln und Kooperationen hervorbringen, welche private (kommerzielle und nicht kommerzielle) und öffentliche Anbieter/Betreiber zusammenbringen und nicht nur einzelne Produkte, sondern integrierte Services in einem komplexen Umfeld der „neuen Vielfalt“ etablieren. Die avisierten Innovationen können dabei Methoden, Prozesse, Services oder Werkzeuge zu folgenden Aspekten und Fragestellungen umfassen:

- **Multimodale Mobilitäts- und Verkehrsplanung zur Überwindung monomodaler Planungsparadigmen („Multimodaler Mobilitätsplan“):** Welche Anwendungen müssen entwickelt werden (z.B. Datenerhebung für multimodale Mobilität, Wirkungs- und Erfolgskontrolle für Systemische Qualitätsmanagement)?
- **Neuartige multi- und intermodale Angebote/Services (im Zusammenhang mit Standardisierung, Schnittstellen, Datenbereitstellung, etc.):** Z.B. Wie können kommerzielle Angebote durch Angebote im non-profit Bereich ergänzt werden (und umgekehrt)?
- **Neuartige Verkehrssysteme bzw. Verkehrsmittel im Zusammenwirken mit herkömmlichen Systemen und Angeboten:** Wie kann Multimodalität dabei durch moderne Verkehrssysteme/Verkehrsmittel forciert werden, die Marktpotenziale für österreichische Unternehmen versprechen?
- **Neue Konzepte im Bereich des ÖVs, um mit dem hohen Kostendruck und mit Kapazitätsengpässen hinsichtlich Kosteneffizienz umzugehen (Spannungsfeld Kosten-Qualität):** Welche innovativen Lösungsansätze können diesbezüglich durch eine multi- und intermodale Angebotsgestaltung ermöglicht werden?
- **Multimodales Verkehrsmanagement und aktive Mobilität:** Wie können aktive Mobilitätsformen in einem Verkehrsmanagement besser berücksichtigt werden bzw. welche Innovationen können dazu einen Beitrag leisten?

Eine geeignete Einbindung der Anbieter- bzw. Aufgabenträgerseite zur Sicherstellung der Praxisrelevanz bzw. -tauglichkeit ist ebenso Fördervoraussetzung wie die Berücksichtigung und Einbindung der Nachfrageseite hinsichtlich sozialwissenschaftlicher Aspekte samt diesbezüglicher Wirkungsprüfung (Begleitforschung). Interdisziplinären Austauschprozessen ist im Projekt der notwendige Raum einzuräumen. Die Projekte müssen dazu entsprechende wissenschaftliche Kompetenzen mitbringen.

Bereits im Antrag sind Vorüberlegungen/Vorbereitungen anzustellen bzw. zu treffen, wie die zu entwickelnden Anwendungen und Komponenten in relevante bestehende Systeme eingebunden bzw. an diese angebunden werden könnten, um Insellösungen zu vermeiden und Synergien zu nutzen (Daten, Schnittstellen, Geschäfts- bzw. Betreibermodelle). Projekte mit monomodaler Ausrichtung ohne gesamtsystemische Wirkungsbetrachtung werden im Rahmen dieses Themenschwerpunkts nicht gefördert.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

→ Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*

2.1.2 Mehrwertkomponenten und multifunktionale Mobilitätstools für aktive Mobilität

Während im Automobilbereich seit Jahrzehnten innovative technologische Komponenten und Hilfssysteme zur Erhöhung des Komforts erfolgreich entwickelt bzw. kommerzialisiert werden, etablieren sich ähnliche Innovationen für nachhaltige Mobilitätsformen in der Alltagsmobilität bislang nur schleppend. Durch die Verfügbarkeit von Basistechnologien wie der Elektrifizierung des Fahrrades oder verschiedenen Arten von tragbaren Gadgets bei Fußgängern (z.B. auch Wearables) könnte die Attraktivität, der Nutzungskomfort und die Sicherheit dieser Mobilitätsformen wesentlich erhöht werden, indem mit darauf aufbauenden Produkten und Services ein Mehrwert generiert wird (Mehrwertkomponenten). Marktchancen für innovative österreichische Unternehmen und die Forcierung aktiver und damit postfossiler Mobilitätsformen stehen dabei in wechselseitiger Abhängigkeit und versprechen somit einen hohen gesellschaftlichen Doppelnutzen, wenn kritische Massen in der Nutzung erreicht werden können.

In diesem Zusammenhang werden Innovationen jeglicher Art gesucht, welche

- neue Qualitäten bei der Nutzung der aktiven Mobilitätsformen erwarten lassen und in der täglichen Mobilitätspraxis von unterschiedlichen Nutzergruppen für aktive Mobilität verwendet werden können
- oder neue Nutzergruppen durch neue Möglichkeiten zur aktiven Fortbewegung motivieren bzw. erschließen helfen.

Eine interessante Perspektive stellt dabei die **Multifunktionalität** von Komponenten für aktive Mobilitätsformen und deren Nutzbarkeit für unterschiedliche, auch über den eigentlichen Mobilitätsbereich hinaus relevante Anwendungszwecke dar (z.B. Radanhänger ist gleichzeitig Einkaufswagen, Koffer als Fortbewegungsmittel, Fahrrad als Trainingsgerät). Die Innovationen können dabei das Fortbewegungsmittel selbst, Hilfsmittel, Accessoires oder die dafür notwendige Infrastruktur umfassen.

Die Forschungsprojekte sollten fundierte Kompetenzen im Bereich der Usability-Forschung und NutzerInneneinbindung mitbringen, um geeignete Nutzerschnittstellen zu entwickeln. Ein Nutzer- bzw. Feldtest sollte nach Möglichkeit Projektbestandteil sein. Die erwarteten Mehrwerteffekte sind im Antrag darzustellen und im Rahmen einer Begleitforschung im Projekt zu verifizieren.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.3 Smart Street Design – aktiv mobil erlebbare öffentliche Räume

Attraktive räumliche Umgebungen bilden die Grundlage für eine zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur und eine wesentliche Determinante der Lebensqualität im näheren und erweiterten Wohnumfeld. Die Bereitschaft zur Nutzung aktiver Mobilitätsformen wird von der Attraktivität der Räume wesentlich bestimmt.

Die Gestaltung zukunftssicherer, aktiv mobil erlebbarer, öffentlicher Räumen (inkl. geeigneter Schnittstellen zu privaten Räumen, Verkehrsbauwerken etc.) stellt gerade für Städte eine große Herausforderung da. Sich verändernde und konfliktuelle Nutzungsansprüche, hohe Kosten und Folgekosten bzw. komplexe politische Prozesse, um bestimmte Arten der Nutzung im räumlichen und sozialen Kontext zu fördern oder dafür die nötige Akzeptanz zu schaffen, erfordern ein neues Produkt- und Maßnahmenportfolio. Innovationen bieten dabei die Chance, gesellschaftliche Lösungsbeiträge durch neue Produkte und Dienstleistungen anzustoßen, die im In- und Ausland nachgefragt und von großer Relevanz sind, nachdem deren Nutzen und Praxistauglichkeit bzw. Machbarkeit im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsprojekten nachgewiesen wurde.

„Smarte öffentliche Räume“ können dabei aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln betrachtet und erforscht werden. Im Rahmen dieser Ausschreibung werden zwei Aspekte von „smart street design“ angesprochen.

a) Integrative Innovationen für Rad-/ Fußmobilität im urbanen Raum

Subjektive und objektive Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen werfen gerade im Zusammenhang mit der Forcierung aktiver Mobilitätsformen im urbanen Raum immer wieder Probleme auf. Eine integrierte Betrachtung der Bedürfnis- und Problemlagen von Fußgängern und Radfahrern (inkl. verwandter, neuer Mobilitätsformen) gewinnt für die Steigerung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität im öffentlichen Raum klar an Bedeutung. Diesbezügliche Lösungen müssen verstärkt „gemeinsam gedacht“ und sollen nicht individuell optimiert werden, um Systemkonflikten vorzubeugen und Synergien nutzbar zu machen.

Gesucht werden innovative Lösungen, die zu höherer Attraktivität und mehr Akzeptanz beider Fortbewegungsarten (untereinander bzw. ggü. anderen Mobilitätsformen und Nutzungen) bzw. zur Auflösung von Konflikt- und Gefährdungspotenzialen beitragen. Dies kann sowohl Anwendungen und Methoden im Bereich der Planung, Ausgestaltung, Organisation und des Betriebs der Infrastruktur (z.B. Behinderungen durch Baustellen, Schneeräumung) und deren Schnittstelle zum Öffentlichen Verkehr oder begleitende Mobilitätsservices und Werkzeuge zur Bewusstseinsbildung umfassen. Die Innovationen müssen somit gemeinsame Verbesserungen der objektiven wie auch subjektiven Qualität für aktive Mobilität im räumlichen und sozialen Umfeld versprechen, deren Sichtbarkeit und Akzeptanz erhöhen und zur Auflösung von Konfliktpotenzialen mit anderen Verkehrsarten beitragen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Wohnumfeldqualität im Zusammenhang mit gesellschaftlichen Veränderungsprozessen wie dem demographischen Wandel.

Die Projekte sollen partizipative Prozesse zwischen den betroffenen Nutzergruppen umfassen und die Verantwortungs- und Aufgabenträger bereits im Zuge der Antragserstellung in geeigneter Weise einbinden. Forschungsk Kooperationen zwischen technischen und sozialwissenschaftlichen Disziplinen sind explizit erwünscht. Die erwarteten Wirkungen sind im Antrag darzustellen und im Rahmen einer Begleitforschung im Projekt zu verifizieren.

b) Innovative Planungswerkzeuge zur Forcierung aktiver Mobilitätsformen

Während schwerpunktmäßig für motorisierte Mobilitätsformen bereits umfassende Analyse, Planungs- und Simulationswerkzeuge entwickelt wurden, bestehen bezüglich aktiver Mobilitätsformen noch immer erhebliche Informations- und Planungsbarrieren, um evidenzbasierte Maßnahmen und Politiken einzuleiten bzw. umzusetzen. Methoden bzw. Werkzeuge zur Aktivierung von Verlagerungspotentialen auf aktive Mobilitätsformen, die für unterschiedliche Einsatzzwecke praktikabel und kostengünstig sind, weisen vor allem auf kommunaler Ebene und außerhalb von Ballungsräumen noch Defizite auf.

Von den in diesem Thema angesprochenen Forschungsprojekten wird die Entwicklung innovativer und kostengünstig anzuwendender Methoden und Werkzeuge erwartet. Die Perspektive reicht dabei von einer Abschätzung der Potenziale für aktive Mobilitätsformen und diesbezüglicher Notwendigkeiten bis hin zu einer dynamischen Maßnahmenplanung/-bewertung oder Simulation in verschiedenen strukturellen Umgebungen und unterschiedlichsten Anwendungsfällen (z.B. Mikromobilität am Standort samt Schnittstellen, Nahmobilität in der Umgebung, Pendeln mit aktiven Mobilitätsformen). Die Forschungsprojekte sollen dabei Anwendungen hervorbringen, die komplexe und schwierig durchzusetzende Entscheidungen unterstützen bzw. deren Wirkungen besser nachweisen helfen. Dabei avisierte Anwendungen müssen einen signifikanten Mehrwert in der Beantwortung u. a. folgender Fragestellungen im Vergleich zu derzeit verfügbaren Lösungen mitbringen:

- Wie kann der Status Quo besser und effizienter erfasst werden bzw. wie können zukünftige Entwicklungen antizipiert bzw. simuliert werden?
- Welche Maßnahmen sind in welcher Form am erfolgversprechendsten/(kosten)effizientesten?
- Wie werden daraus resultierende Qualitäten erfasst/gemessen? Welche Indikatoren/Methoden sind dafür notwendig?
- Welche Begleitprozesse (insbes. zur BürgerInneneinbindung) sind notwendig und wie können diese von innovativen Werkzeugen unterstützt werden?

Zielgruppen für die Nutzung der Planungswerkzeuge sind dabei Entscheidungsträger der Politik, öffentliche Handlungsträger sowie private Initiativträger (optimaler Weise in Kombination mit Politik und Verwaltung). Die potentiellen Nutzer (Nachfrager, Verwerter) der Werkzeuge müssen bereits bei Antragserstellung auf geeignete Art und Weise in das Projekt eingebunden sein. Auf die Einsatzmöglichkeiten und Betreiber- bzw. Finanzierungsmodelle für die avisierten Werkzeuge ist bereits im Antrag entsprechend einzugehen und Kosten/Nutzenüberlegungen sind anzustellen. Die Anwendungen müssen eine Übertragbarkeit auch für andere, ähnlich gelagerte Einsatzzwecke aufweisen und dürfen nicht nur auf einzelne, spezifische Fragestellungen ausgerichtet sein.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*

2.1.4 Gleichberechtigte Mobilität – Wege in die Praxis

Innovationen zur Ermöglichung bzw. Unterstützung einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Mobilität benachteiligter Bevölkerungsgruppen bilden auch in Zukunft einen wichtigen Forschungsschwerpunkt im Themenfeld Personenmobilität des Programms. Aktueller Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Nutzbarmachung bestehender Angebote bzw. bei deren Verknüpfung, Integration, Abstimmung und Ergänzung, um neue Lösungen in der Praxis zu etablieren. Der Schwerpunkt dieser Ausschreibung liegt daher nicht auf der Erforschung neuer Anwendungsfelder und Technologien, sondern auf der innovativen Kombination, Ergänzung bzw. Abrundung, Weiterentwicklung und wirksameren Ausrichtung bestehender Angebote und Technologien in neuen Konstellationen und Modellen (z.B. um diese in einer vereinfachten und praxisgerechten Form für benachteiligte Bevölkerungsgruppen besser nutzbar zu machen).

Projekte in diesem Ausschreibungsschwerpunkt sollen auf bestehenden Wissen zu Bedarfs- und Problemlagen unterschiedlicher Gruppen aufbauen und durch die Erforschung geeigneter ergänzender Rahmenbedingungen und Technologien die Umsetzungschancen einzelner, prototypisch entwickelter Anwendungen und Komponenten erhöhen, wo konkrete Umsetzungshürden bestehen. Dabei wird auf Anwendungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen abgezielt, die

- konkrete Problemfelder adressieren und Chancen aufgreifen, welche innovative Lösungen im Spannungsfeld Nutzen-Qualität und Kosten-Finanzierbarkeit erfordern bzw. praxis- und realitätsnahe Lösungsansätze ermöglichen,
- hauptsächlich auf bestehenden Komponenten, Systemen oder Basistechnologien aufbauen, diese auf innovative Weise weiterentwickeln, ergänzen, miteinander verknüpfen, Lücken schließen, durchgängige Nutzungsparadigmen schaffen bzw. deren Übertragbarkeit sicher stellen,
- bestehende Angebote/Möglichkeiten sichtbar und bewusst machen und somit Wissens- und Informationslücken beseitigen, Nutzungsbarrieren (z.B. hinsichtlich Zugänglichkeit und Erreichbarkeit) beseitigen oder zuständige Organisationen durch neue Werkzeuge bei diesbezüglichen Beratungen unterschiedlicher Nutzergruppen unterstützen und damit entsprechende Mehrwerte generieren,
- neue Feedback Systeme zur Verbesserung der Angebots- bzw. Servicequalität für diesbezügliche, bestehende oder neuartige Mobilitätsangebote prototypisch entwickeln und testen.

Aufgabenträger und potentielle Anbieter von Dienstleistungen müssen ebenso wie betroffene NutzerInnengruppen bzw. deren Vertreterorganisationen in geeigneter Weise in die Projektkonsortien eingebunden werden und bereits im Antrag ihr Interesse an einer späteren Umsetzung bekunden. Zudem sind konkrete Überlegungen bezüglich praktikabler Geschäfts- bzw. Betreibermodelle anzustellen.

Die Projekte müssen auf Entwicklungen mit Test- und Demonstrationsumgebungen abzielen, um praktische Umsetzungen vorbereiten (Experimentelle Entwicklung) oder die notwendigen Rahmenbedingungen untersuchen, um umsetzungsnahe Entwicklungen und Demonstrationen in einem Folgeprojekt vorzubereiten (Sondierung).

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für eine Experimentelle Entwicklung*

2.1.5 Pilotinitiative “Personenmobilität quer denken – crazy ideas for serious problems?” (Raum für Querdenker)

Innovationen gehen nicht selten auf Ideen zurück, die anfangs von der Gesellschaft als abwegig beurteilt wurden, weil diese (noch) zu weit vom Geist der Zeit entfernt sind. Diesbezüglich wird die Ausrichtung des Programms „Mobilität der Zukunft“ vor eine schwierige Aufgabe gestellt. Einerseits sollen risikoreiche F&E Projekte mit hohem Neuheitsgrad angestoßen werden, andererseits muss auch auf Realisierungschancen und tatsächliche Umsetzungsmöglichkeiten geachtet werden, um die Wirksamkeit der Fördermaßnahmen im Sinne des daraus resultierenden, gesellschaftlichen Nutzenpotenzials zu erhöhen.

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass sich unkonventionelle Projektideen abseits vorhersehbarer Entwicklungen und gängiger Vorstellungsmuster im Rahmen konventioneller Ausschreibungen kaum durchsetzen können. Mit der Pilotinitiative „Personenmobilität quer denken“ soll auch für diesbezügliche, hoch innovative und völlig neue Ideen im Programm Raum geschaffen werden.

Gesucht werden anwendungsorientierte Vorhaben mit hohem Neuheitsgrad, deren Vorbereitung im Rahmen einer Sondierung (Konkretisierung, Klärung von Rahmenbedingungen, Untersuchung der Machbarkeit, etc.) ein hohes Potential für neuartige Lösungsbeiträge in den drei Forschungsfeldern multimodale Lebensstile, aktive Mobilität und gleichberechtigte Mobilität erwarten lässt. Darauf aufbauende und weiterführende Forschung und Entwicklung sollten mittel- bis langfristig völlig neue Innovationspfade und disruptive Entwicklungen im Verkehrs- und Mobilitätssystem ermöglichen bzw. im Sinne der Programmziele notwendige strukturelle und kulturelle Veränderungen auslösen helfen. Dabei sind technologisch orientierte Ansätze ebenso wie soziale Innovationen gefragt, sofern sich daraus eine Perspektive für die Etablierung neuartiger Produkte und Dienstleistungen ergibt. Eine interessante Perspektive stellen dabei das Wissen und die Anwendungen anderer Themenfelder dar, welche auf den Verkehrs- und Mobilitätsbereich übertragen werden könnten und dort einen Zusatznutzen versprechen.

Obwohl bei der Projektbewertung innerhalb des „Raums für Querdenker“ die Projektidee (Relevanz und Qualität des Vorhabens) und das Potential (auch im Sinne einer späteren Verwertung) im Vordergrund stehen, wird auch die Eignung des Förderwerbers oder relevanter Kooperationspartner (z.B. im Sinne der Überlegungen, wie das Vorhaben im Rahmen der Sondierung und weiterführender Forschungsaktivitäten erfolgreich behandelt werden kann) bewertet.

Dieser Themenschwerpunkt wird mit rund €500.000 dotiert.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

→ Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.6 Konstruktion von Fahrwegen

Ziel dieses Schwerpunktes ist die Weiterentwicklung von Fahrwegen für sämtliche Verkehrsmodi. Im Mittelpunkt stehen Konstruktionen, die hinsichtlich der Errichtungs-, Wartungs- und Entsorgungskosten, der Lebensdauerprognose bzw. der Leistungserbringung über die Lebensdauer, des Ressourcenverbrauchs (Rohstoffe, Energie, Wasser, ...), der Lärmreduktion durch die Fahrwegs-Konstruktion selbst oder auch bauliche Lärmschutzmaßnahmen und sämtlicher Auswirkungen auf die Umwelt deutlich über den Stand der Technik hinausgehen.

Es sind Lösungen gefragt, die bei Anwendung und Umsetzung eine möglichst geringe Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen haben bzw. die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nur gering und temporär einschränken.

Eine Betrachtung der Gesamtbetriebskosten- und Lebenszykluskostenrechnung über den tatsächlichen Einsatz der Neuerung ist im Projekt entsprechend durchzuführen.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.7 Intelligente Systeme für die Verkehrsinfrastruktur

Als Weiterentwicklung des Schwerpunktes aus der Ausschreibung 2012 „ Sensoren für den Betrieb einer Verkehrsinfrastruktur“ wird nun der Schwerpunkt auf die Systeme gelegt. Im Mittelpunkt stehen „eingebettete, intelligente“ Systeme in der Verkehrsinfrastruktur, als Unterstützungssystem für die Entscheidungsprozesse des Betreiber oder Eigentümers. Diese Systeme sollen den Betrieb einer Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich Wartung, Instandhaltung, Umweltauswirkungen, Risikominimierung unterstützen und andererseits die Grundlage für die Bereitstellung von Services für den Endnutzer bilden. Die Systeme können sowohl für den Neubau wie auch für die Nachrüstung in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur konzipiert werden.

Anforderung ist ein direkter Bezug zu einer Verkehrsinfrastruktur. Systeme, die überwiegend für die Anwendung in Fahrzeugen entwickelt werden bzw. direkt den Verkehrsteilnehmer (als Endnutzer) adressieren, können in diesem Schwerpunkt nicht berücksichtigt werden.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.8 Energieeffiziente Verkehrsinfrastruktur

Ziel dieses Schwerpunktes ist Weiterentwicklung von Einzelkomponenten (-technologien) und Systemen, die dazu beitragen, den Energieverbrauch bei Errichtung, Betrieb und Entsorgung (Recycling) einer Verkehrsinfrastruktur deutlich und nachhaltig zu reduzieren. Es werden Vorhaben unterstützt, die bestehende Lösungen aus anderen Anwendungsfeldern unter den Anforderungen der Verkehrsinfrastruktur über den Stand der Technik weiterentwickeln oder gänzlich neue Ansätze anstreben.

Es werden Vorhaben angesprochen, die die Nutzung von nachhaltigen Energiequellen in der Verkehrsinfrastruktur erforschen und deutlich über den Stand der Technik entwickeln möchten.

Ziel ist eine deutliche Reduktion des Energieverbrauchs und damit verbunden eine Verbesserung der CO₂-Bilanz sowie eine Verringerung des Bedarfs an fossilen Energieträgern. Weiteres Ziel ist eine deutliche Verlängerung der Lebensdauer der Verkehrsinfrastruktur, um damit eine Verzögerung für den Verbrauch weiterer Energien zu erwirken.

Im Vorhaben ist eine Abschätzung der Energieeinsparung vorzunehmen.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung

Im Rahmen dieser Ausschreibung können Angebote für Studien zu vier Themen eingereicht werden. Je Studie wird eine F&E Dienstleistung vergeben.

2.2.1 „Sharing 3.0“ – Potenziale für innovative Modelle und Services zur gemeinsamen Mobilitätsorganisation

Tausch- und gemeinsame Nutzungskonzepte gewinnen in verschiedenen Bereichen unserer Gesellschaft zunehmend an Bedeutung. Auch im Mobilitätsbereich haben sich in den letzten Jahren Dienstleistungen zur gemeinsamen Mobilitätsorganisation oder gemeinsamen Fahrzeugnutzung entwickelt („Sharing Lösungen“). Diese sind allerdings meist an bestimmte räumlich/organisatorische Voraussetzungen gebunden bzw. auf bestimmte Nutzergruppen eingeschränkt und entfalten noch nicht ihre vollen gesellschaftlichen Wirkungspotenziale hinsichtlich der Etablierung multimodaler Mobilitätsmuster (z.B. durch Auflösung von Zwangssituationen und Schaffung neuer Mobilitätsoptionen, die nicht an den Fahrzeugbesitz gebunden sind).

Im Rahmen dieser F&E DL sollen der nationale und internationale Stand der Forschung, Entwicklung und Implementierung im Bereich von Sharing Lösungen untersucht werden, um Entwicklungen, Trends, Wirkungen, Problemlagen und Chancen aufzuzeigen. Die Ergebnisse der Arbeiten dienen der weiteren themenspezifischen Ausrichtung im Programm sowie der Zusammenführung einzelner Aktivitäten und Initiativen für weitere, zielgerichtete Forschung & Entwicklung bzw. deren Neuausrichtung (Ausgleich von Wissensasymmetrien, Vermeidung fragmentierter Lösungen, Klärung institutioneller/organisatorischer/gesetzlicher Rahmenbedingungen etc.). Die Ergebnisse sollen zudem von der F&E Community als Anstoß und Wissensbasis für die Vorbereitung weiterführender F&E Aktivitäten genutzt werden, neue Potenziale in diesem Thema zu erschließen. Folgende Aspekte und Fragestellungen sind dabei zu behandeln:

- Ausstiegskonzepte aus dem Fahrzeugbesitz bzw. aus der alleinigen Fahrzeugnutzung entlang der gesamten Lebensbiographie bzw. in bestimmten Lebenssituationen und Umbruchereignissen: Chancen und Ansatzpunkte,
- Integrierte Mobilitätsdienstleistungen (Holen, Bringen, Mitfahren, Leihen, Tauschen, Transport von Gütern des täglichen Bedarfs, Wohnen und Mobilität etc.) und Einbettung in das Gesamtverkehrssystem: Chancen und Ansatzpunkte,
- Zusammenschau der Wirkungen bzw. potenzieller Wirkungen relevanter Konzepte,
- Rahmenbedingungen und Barrieren (technologisch gesetzlich, institutionell, Akzeptanz und Usability etc.) und diesbezügliche Lösungsansätze bzw. -perspektiven,
- Neue Betreiber-/ bzw. Planungs-/ und Organisationsmodelle (inkl. Gestaltung der notwendigen Rahmenbedingungen) zur Erhöhung der Kosteneffizienz und der tatsächlich realisierbaren Nutzeneffekte (Gesellschaft, Umwelt, Wirtschaft),
- Ansatzpunkte und Konzepte zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit bisher nicht erreichter Nutzergruppen,
- Potenziale von „community-basierter“ bzw. nicht kommerzieller („non profit“) Modelle der Mobilitätsorganisation (ggf. in Verknüpfung mit kommerziellen Modellen),
- Möglichkeiten und Potenziale durch neue Technologien zur Beseitigung bestehender Restriktionen (z.B. Richtungsabhängigkeit und Relokation),
- Möglichkeiten und Potenziale zur Adressierung des wachsenden Segments der Non-Routine Trips (NRT),
- Sharing und ÖV: Defizite und zukünftige Potenziale

Das Konsortium muss umfassende verkehrs- und innovationswissenschaftliche Kompetenzen mitbringen und fundiertes nationales und internationales Vorwissen im Themenfeld „Sharing Konzepte“ vorweisen können. Bmvt und FFG sind in geeigneter Weise in die Projektbearbeitungen einzubinden und die Ergebnisse sind abzustimmen. Wesentliche Projektzwischenenergebnisse müssen noch im Sommer 2015 vorliegen.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

2.2.2 Begleitstudie zur Weiterentwicklung der Pilotinitiative „Personenmobilität quer denken“ im Rahmen des „Raums für Querdenker“ in Mobilitäts- und Verkehrsforschungsinnovationsförderprogrammen

Im Rahmen dieser F&E DL soll wissenschaftlich erforscht werden, wie die optimale Ausrichtung und Ausgestaltung eines „Raums für Querdenker“ im Programm MdZ in Zukunft erfolgen muss und welche Effekte davon zu erwarten sind. Die Pilotinitiative „Personenmobilität quer denken“ soll dabei als „Fallstudie“ dienen, die durch Aktivitäten im Rahmen dieser F&E DL flankiert werden soll.

Im Rahmen der F&E DL sind diesbezüglich folgende Aspekte zu behandeln bzw. zu untersuchen:

- Erforschung diesbezüglich relevanter Bedarfe, Erfahrungen und Wirkungen anderer Programme/ExpertInnen mit ähnlichen Instrumenten (national/international) durch geeignete Stakeholderprozesse.
- Evaluierung vorläufiger Erfahrungen aus der Pilotinitiative in MdZ und Identifikation kritischer Erfolgsmomente für ein zukünftiges Rahmenkonzept. Wie können auch Akteure anderer Disziplinen und Themenbereiche dazu motiviert werden, ihr Wissen bzw. ihre Ideen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich wirksam zu machen, um bisher unerschlossene Potenziale zu heben?
- Entwicklung von Vorschlägen für weiterführende Maßnahmen im Programm (Ausschreibungsdesign, Förderinstrumente, Projektauswahl, notwendige Begleitmaßnahmen zur Stimulierung etc.).
- Ableitung des Zusatznutzens eines „Raums für Querdenker“ im Programm.
- Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Themenbereiche und Programme

Die Antragssteller müssen fundierte Kenntnisse des FTI-Systems samt der Förderlogiken und Wirkungen sowie des österreichischen Verkehrs- und Mobilitätsinnovationsumfeldes mitbringen. Die (Zwischen)Ergebnisse sind mit FFG und bmvt abzustimmen.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *70.000 € (excl. USt.)*

2.2.3 Pilotinitiativen zur grundlagenorientierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung: Pilotthema „Zuverlässigkeit von Reisezeiten (Travel time reliability)“

Allgemeines

Das missionsorientierte Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ fördert schwerpunktmäßig anwendungsorientierte Forschung im Mobilitäts- und Verkehrsbereich. Ziel ist es, gesellschaftliche Problemlösungen durch Innovationen anzustoßen oder zu begleiten, dabei aber auch Wissen aus der Forschung zu Beantwortung verkehrspolitischer Fragestellungen zu generieren, um neue Perspektiven im Bereich der Verkehrspolitik zu ermöglichen. Verkehrs- und innovationspolitische Überlegungen werden dabei idealerweise synergetisch miteinander verknüpft.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben müssen allerdings auch verstärkt grundlegende Fragestellungen im sozial- und verkehrswissenschaftlichen Bereich untersucht und beantwortet werden. Die Ergebnisse versprechen sowohl evidenzbasierte Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik wie auch grundlegende Erkenntnisse für die Forschungscommunity und die Programmverantwortlichen, auf deren Basis Innovationen dann zielgerichteter und effizienter vorangetrieben werden können.

Der neue themenspezifische Programmschwerpunkt „Grundlagenorientierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung“ ist daher auf grundlegende, aber anwendbare Erkenntnisse für neue Lösungen ausgerichtet. Im Rahmen der aktuellen Ausschreibung werden dazu zwei Pilotthemen als F&E DL adressiert.

Pilotthema „Zuverlässigkeit von Reisezeiten (Travel time reliability)“

Die Zuverlässigkeit von Reisezeiten im Gesamtverkehrssystem stellt eine wesentliche Determinante für ein funktionsfähiges und nutzergerechtes Verkehrssystem dar. Durch Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement sowie durch unterschiedlichste Mobilitätsdienste und -anwendungen wird versucht, die Zuverlässigkeit von Reisezeiten zu erhöhen. Gleichzeitig stellen zuverlässige und damit auch besser planbare Reisezeiten aber auch eine Voraussetzung für eine wirkungsvolle Ausgestaltung diesbezüglicher Planungs- und Anwendungsprozesse dar.

Auf internationaler Ebene, insbesondere im amerikanischen und im asiatischen Raum, kommt dem Thema der Zuverlässigkeit von Reisezeiten (Travel Time Reliability) bereits seit einigen Jahren eine hohe Bedeutung zu, wobei hierbei aber in erster Linie MIV-Aspekte behandelt werden und gesamtsystemische Betrachtungen eine eher untergeordnete Rolle spielen. Verlässliche Aussagen zu und die Optimierung von Reisezeiten (z.B. durch die Minimierung von Pufferzeiten) können signifikante Effizienzerhöhungen und Komfortverbesserungen insbesondere in Österreich mit sich bringen. Es ist zu vermuten, dass diese Aspekte in einem hoch integrierten Verkehrssystem und im Zusammenhang mit einer wachsenden Anzahl an multimodalen Angeboten und Nutzungen (multimodale Lebensstile) aufgrund der damit einhergehenden Komplexität an Bedeutung gewinnen werden. Nähere Untersuchungen dazu und neue Wissensgrundlagen im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung sind daher für die Verkehrs- und Innovationspolitik sowie für darauf aufbauende Forschung und Entwicklung von großer Relevanz.

Im Rahmen der ausgeschriebenen F&E DL sollen folgende grundlegenden Fragestellungen untersucht bzw. beantwortet werden:

- Bedeutung und Bewertung der Zuverlässigkeit? Was ist der Unterschied zwischen Zuverlässigkeit (wird bei MIV verwendet) und Pünktlichkeit (wird bei ÖV verwendet)? In welchem Verhältnis stehen diese beiden Größen (z.B. bezüglich Regelmäßigkeit) und durch welche Determinanten kann die Zuverlässigkeit erhöht werden? Welche Unterschiede bestehen dabei bezüglich subjektiv erlebter Reisezeit und objektiven Reisezeiten bzw. Zuverlässigkeit?
- Wie kann Zuverlässigkeit gemessen werden? Wie wird diese international gemessen; wie kann diese in Österreich gemessen werden bzw. welche Daten sind vorhanden und welche müssten dazu erhoben werden (z.B. unter Berücksichtigung von Mobilitätsuntersuchungen wie „Österreich unterwegs“)?
- Welche Ursachen gibt es für Unzuverlässigkeit von Reisezeiten in Österreich? Wie hoch sind die notwendigerweise eingeplanten Pufferzeiten? Wie hoch sind die tatsächlich notwendigen Pufferzeiten? Gibt es Unterschiede in der Pufferzeit zwischen MIV und ÖV? Wie hoch sind die volkswirtschaftlichen Kosten unzuverlässiger Reisezeiten? Wie hoch ist die Zahlungsbereitschaft für eine höhere Zuverlässigkeit?
- Welche Bedeutung hat die Zuverlässigkeit der Reisezeit in verschiedenen Bevölkerungsgruppen und sozialen Schichten? Welche Bedeutung hat Zuverlässigkeit der Reisezeit je Verkehrszweck, Verkehrsmittel bzw. beim Personenverkehr im Vergleich zum Güterverkehr?
- Wie entwickelt sich die Zuverlässigkeit im historischen Ablauf, im internationalen Vergleich und in den unterschiedlichen Verkehrsmitteln bzw. im Gesamtsystem? Wie könnte ein Monitoring- bzw. Qualitätssicherungssystem für Reisezeiten aufgebaut werden? Welche Rolle können dabei soziale Medien und Crowdsourcing-Anwendungen spielen?
- Mit welchen Maßnahmen und Innovationen (planerisch, organisatorisch, technologisch, legislativ, etc.) kann die Zuverlässigkeit der Reisezeit im Gesamtsystem erhöht werden? Wie können geeignete, flächendeckende Informationskanäle zur Öffentlichkeit etabliert werden und welche Effekte sind dabei zu erwarten? Welche bestehenden Kanäle könnten genutzt werden und welche innovativen Anwendungen wären darauf aufbauend denkbar?

Das Konsortium muss eingehende Kenntnisse relevanter Fachbefunde bzw. (englischsprachiger) Fachliteratur ebenso wie Methodenkompetenz im Bereich Mathematik, Statistik, Wahrscheinlichkeitsrechnung, Demoskopie, Verkehrsplanung und Verkehrsmodellierung mitbringen.

Es wird zudem erwartet, dass die österr. und internationale Mobilitäts- bzw. Verkehrsforschungscommunity in geeigneter Weise über Projekt(teil)ergebnisse informiert wird und die Erkenntnisse einer breiten (auch englischsprachigen) Dissemination zugeführt werden. Rückkoppelungen der (Teil)Ergebnisse mit FFG und bmvt sind erforderlich.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

2.2.4 Pilotinitiativen zur grundlagenorientierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung: Pilotthema „Grundrecht auf gleichberechtigte Mobilität? Qualitätszieldefinitionen als Grundlage für weiterführende FTI-Maßnahmen“

Allgemeines

Das missionsorientierte Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ fördert schwerpunktmäßig anwendungsorientierte Forschung im Mobilitäts- und Verkehrsbereich. Ziel ist es, gesellschaftliche Problemlösungen durch Innovationen anzustoßen oder zu begleiten, dabei aber auch Wissen aus der Forschung zu Beantwortung verkehrspolitischer Fragestellungen zu generieren, um neue Perspektiven im Bereich der Verkehrspolitik zu ermöglichen. Verkehrs- und innovationspolitische Überlegungen werden dabei idealerweise synergetisch miteinander verknüpft.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben müssen allerdings auch verstärkt grundlegende Fragestellungen im sozial- und verkehrswissenschaftlichen Bereich untersucht und beantwortet werden. Die Ergebnisse versprechen sowohl evidenzbasierte Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik wie auch grundlegende Erkenntnisse für die Forschungscommunity und die Programmverantwortlichen, auf deren Basis Innovationen dann zielgerichteter und effizienter vorangetrieben werden können.

Der neue themenspezifische Programmschwerpunkt „Grundlagenorientierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung“ ist daher auf grundlegende aber anwendbare Erkenntnisse für neue Lösungen ausgerichtet. Im Rahmen der aktuellen Ausschreibung werden dazu zwei Pilotthemen als F&E DL adressiert.

Pilotthema „Grundrecht auf gleichberechtigte Mobilität? Qualitätszieldefinitionen als Grundlage für weiterführende FTI-Maßnahmen“

Obwohl Gleichberechtigung ein gesellschaftlich weitgehend akzeptiertes Konzept darstellt, wurden hinsichtlich Mobilität bislang nur allgemeine Zielsetzungen definiert, die zur Ausrichtung diesbezüglicher FTI-Maßnahmen und für deren Wirkungskontrolle herangezogen werden können. Entsprechende Definitionen erfordern komplexe gesellschaftliche Diskussions- und Aushandlungsprozesse und bilden somit eine Forschungsaufgabe.

Im Rahmen dieser F&E DL sollen grundlegende Erkenntnisse generiert werden, die zu einer genaueren Definition von Qualitätszielen für gleichberechtigte Mobilität im Sinne der Mission des Programms führt. Die Zielsetzungen sollen dabei eine breite Akzeptanz finden und Indikatoren beinhalten, mit denen in Zukunft Fortschritte überwacht und Beiträge des Programms abgeleitet und weitere Programmaktivitäten ausgerichtet werden können. Folgende Aspekte und Fragestellung sind dabei zu behandeln:

- Auf welche Definitionen und Initiativen kann dazu aufgebaut werden (national, international)?
- Welche „Qualität“ braucht es für welche Zielgruppen? Was wäre ein minimaler Level von „Gleichberechtigung“?
- Wie kann gleichberechtigte und selbstbestimmte Mobilität genauer definiert und ziel- und indikatorbasiert operationalisiert werden? Auf welchen räumlichen Ebenen und unter welchen strukturell-institutionellen Rahmenbedingungen sind diese Definitionen sinnvoll/möglich?
- Welche ökonomischen, sozialen und ökologischen Möglichkeiten und Chancen sind davon zu erwarten? Wo sind Zielkonflikte zu erwarten (z. B. Gleichberechtigung und PKW-Nutzung, Individuelle Lösungen vs. Design for all) und wie könnten diese aufgelöst werden?
- Wie kann ein hohes Maß an Übertragbarkeit der Ergebnisse sichergestellt werden?

Es wird ein interdisziplinäres Konsortium mit sozialwissenschaftlichen Schwerpunkt und fundierten Kompetenzen im Bereich der gleichberechtigten Mobilität erwartet, das geeignete Zielgruppen und Entscheidungsträger entsprechend in den Prozess einbindet (Stakeholder Prozesse). Bei der Auswahl des Untersuchungsraums ist auf eine spätere Übertragbarkeit der Ergebnisse zu achten. Die (Zwischen)Ergebnisse sind in geeigneter Weise mit bmvi und FFG abzustimmen.












- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

3 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch **via eCall** unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> möglich. Als Teil des elektronischen Antrags sind die **Projektbeschreibung** (inhaltliches Förderungsansuchen) und der **Kostenplan** (Tabellenteil des Förderungsansuchens) über die eCall Upload-Funktion anzuschließen.

Für Einreichungen im gewählten Instrument (siehe Ausschreibungsübersicht) sind die jeweils spezifischen Vorlagen zu verwenden.

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






Übersicht Ausschreibungsdokumente - Förderung	
zum Download: http://www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2014as4	
Kooperative F&E-Projekte IF oder EE*	<ul style="list-style-type: none">  Instrumentenleitfaden Kooperative F&E-Projekte  Projektbeschreibung Kooperative F&E-Projekte  Kostenplan detailliert und kumuliert(Gesamtübersicht und pro Partner)  Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)**
Sondierungen	<ul style="list-style-type: none">  Instrumentenleitfaden Sondierungen  Projektbeschreibung Sondierungen  Kostenplan detailliert (pro Partner bei kooperativen Vorhaben bzw. bei Einzelvorhaben ohne Partner)  Kostenplan kumuliert (Gesamtübersicht bei kooperativen Vorhaben)  Kooperationserklärung für Sondierungen (Mustervorlage)  Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)**
Allgemeine Regelungen zu Kosten	<ul style="list-style-type: none">  Kostenleitfaden 1.4 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten)

* *IF Industrielle Forschung, EE Experimentelle Entwicklung*

***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 lt. KMU-Definition vorgenommen werden.*

NEU seit 1.10.2013: Additionalitäts-Nachweis für Großunternehmen¹. Laut den europäischen rechtlichen Bestimmungen ist die Anreizwirkung der Förderung (Additionalität) bei Großunternehmen (GU) detailliert nachzuweisen. Dazu ist von den Großunternehmen, die eine Förderung beantragen, ein Nachweis entlang definierter Kriterien vorzulegen. Die Vorlage „Additionalitätsnachweis für GU“ ist für jedes projektbeteiligte GU als Anhang im eCall hochzuladen.

¹ 2 Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend. (Definition der kleinen und mittleren Unternehmen sowie der eigenständigen Unternehmen gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S 36-41) http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf

Übersicht Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistung	
F&E-Dienstleistungen	 Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistungen
	eCall Eidesstattliche Erklärung
	eCall Bietererklärung
	 Inhalt des Angebotes
	 Kostenplan Anbot detailliert (pro Partner)
	 Kostenplan Anbot kumuliert (Gesamtübersicht)
	 Mustervertrag

In **Ergänzung zum Leitfaden für das Instrument F&E Dienstleistungen** werden folgende Festlegungen getroffen:

Folgende Unterlagen sind als weitere Anhänge der eCall Projektdaten hochzuladen:

a) Folgende Unterlagen sind als weitere Anhänge der eCall Projektdaten hochzuladen:

Der Bieter hat auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten zwei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei NewcomerInnen (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen (Stammdaten im eCall).

b) Formal- und Vertragsfragen

Anfragen sind ausschließlich schriftlich per E-Mail in deutscher Sprache bis spätestens **16.07.2014, 12:00 Uhr** einlangend an folgende Stelle zu richten:

nicole.prikoszovits@ffg.at

Die Anfragen dürfen sich auf alle Ausschreibungsteile beziehen und können aufklärenden oder abändernden Charakter haben. Die Auftraggeberin behält sich vor nach Überprüfung der Anfragen diese zu berücksichtigen.

Die Anfragen werden gesammelt und anonymisiert beantwortet. Im Sinne der Gleichbehandlung ersucht die Auftraggeberin die Fragen so zu stellen, dass ein Rückschluss auf den/die FragestellerIn nicht möglich ist.

Die Anfragen werden bis spätestens **06.08.2014** beantwortet und auf der Homepage (http://www.ffg.at/downloadcenter_mobiltaetderzukunft_call2014as4) als PDF zur Verfügung gestellt.

4 Rechtsgrundlagen

Als **Rechtsgrundlage der „Förderungen“** kommen die Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung (FTE-Richtlinien) gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19. 11. 2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) und des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vom 30. 11. 2007 (GZ BMWA-97.005/0002-C1/9/2007) zur Anwendung. (Link: www.ffg.at/allgemeine-richtlinien)

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 1. 1. 2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 (ABl. L 124 vom 20. 5. 2003 S. 36-41). (Link: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf)

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

Die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft weist darauf hin, dass die Rechtsgrundlagen für die gegenständliche Ausschreibung bis 31.12.2014 befristet sind. Die beihilfenrechtlichen Regelungen (z.B. Unionsrahmen und Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) werden derzeit von der Europäischen Kommission überarbeitet. Daher werden für Förderungsverträge ab dem 1.1.2015 geänderte europarechtliche und nationale Rechtsgrundlagen gelten.

Als **Rechtsgrundlage für „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“** wird der Ausnahmetatbestand § 10 Z 13 Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 in der Fassung BGBl. I Nr. 15/2010 (in der Folge BVergG 2006) angewendet.

5 Weitere Förderungsmöglichkeiten

Die FFG bietet ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten und Unterstützung für die Teilnahme an nationalen und internationalen Programmen.

Die folgende Übersicht präsentiert relevante Förderungsmöglichkeiten im Umfeld der aktuellen Ausschreibung. Die FFG-AnsprechpartnerInnen stehen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Relevante Förderungsmöglichkeiten FFG	Kontakt	Link
Competence Headquarters im Basisprogramm	Karin Ruzak Tel.: (0) 57755-1507, E: karin.ruzak@ffg.at	www.ffg.at/competence-headquarters
Frontrunner im Basisprogramm	Gabriele Küssler Tel.: (0) 57755-1504, E: gabriele.kuessler@ffg.at	www.ffg.at/frontrunner
„Energieforschung“ (KLIEN)	DI Gertrud Aichberger Tel.: (0) 57755-5043, E: gertrud.aichberger@ffg.at	www.ffg.at/energieforschung
Talente	DI Andrea Rainer Tel.: (0) 57755-2307, E: andrea.rainer@ffg.at	www.ffg.at/talente

Förderungsmöglichkeiten international	Kontakt	Link
Europäische Programme HORIZON2020	DI Hans Rohowetz T: (0)57755-4303 hans.rohowetz@ffg.at	https://www.ffg.at/intelligenter-umweltfreundlicher-und-integrierter-verkehr
EUREKA und Eurostars Programmunabhängiger Mechanismus zur Förderung der jeweils nationalen Projektanteile	Dr. Olaf Hartmann Tel.: (0) 57755-4901, E: olaf.hartmann@ffg.at	http://www.eurekanetwork.org/in-your-country