

**Programm**

**Mobilität der Zukunft**

**Sondierungen**  
zu Urbanen Mobilitätslaboren  
(und eine Begleitstudie)

**Ausschreibungsleitfaden**

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

Version 1.0\_21.5.2014

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Mission und Charakteristika des Programms Mobilität der Zukunft.....</b>	<b>5</b>
1.1	Themenfelder des Programms.....	6
1.2	Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge .....	7
<b>2</b>	<b>Ausschreibungsschwerpunkt.....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Ausschreibungsdokumente .....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Rechtsgrundlagen.....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Weitere Förderungsmöglichkeiten .....</b>	<b>16</b>

## 0 Das Wichtigste in Kürze

Mobilität der Zukunft: Sondierung urbaner Mobilitätslabore 2014			
	Instrumente		
	F&E Dienstleistung	Sondierung	
<i>Kurzbeschreibung</i>	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhaltes	Vorstudie für F&E Projekt	
<b>Schwerpunkte</b>	<b>Ausschreibungsschwerpunkte</b> Zuordnung von Instrumenten zu Subschwerpunkten (Vgl. Kapitel 2)		
In allen Themenfeldern		X	
Begleitstudie	X		
<b>Eckdaten</b>	<b>Eckdaten der Instrumente</b>		
beantragte Förderung in €	keine	max. 200.000.-	
Finanzierung	bis zu 100%	keine	
Förderungsquote	keine	max. 80%	
Laufzeit in Monaten	max. 12 Monate	max. 12 Monate	
Kooperationserfordernis	nein	nein	
Budget insgesamt	<b>ca. 1,5 Millionen €</b>		
Einreichfrist	<b>25. September 2014, 12:00 Uhr</b>		
Sprache	Deutsch		
Ansprechpersonen	Christian Pecharda Nicole Prikozovits Norbert Hainitz	057755-5030 05 7755-5033 05 7755-5032	<a href="mailto:christian.pecharda@ffg.at">christian.pecharda@ffg.at</a> <a href="mailto:nicole.prikozovits@ffg.at">nicole.prikozovits@ffg.at</a> <a href="mailto:norbert.hainitz@ffg.at">norbert.hainitz@ffg.at</a>
Information im Web	<a href="http://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2014">http://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2014</a>		

Tabelle 1: Übersicht „Mobilität der Zukunft“ Sondierung urbaner Mobilitätslabore 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:	<b>25. September 2014, 12:00 Uhr</b>
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, <a href="mailto:christine.loeffler@ffg.at">christine.loeffler@ffg.at</a>
Ernst Frischmann	Tel.: 05 7755-6086, <a href="mailto:ernst.frischmann@ffg.at">ernst.frischmann@ffg.at</a>

# 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.

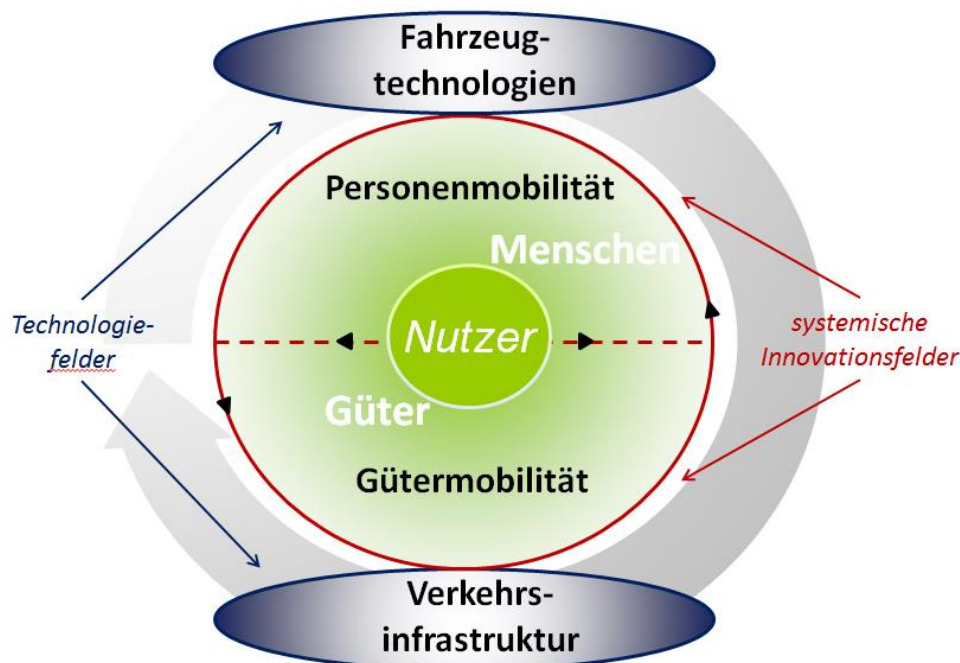
Im Lichte der zukünftigen gesellschaftlichen Herausforderung und auf Basis der Erfahrungen aus früheren Initiativen zeichnet **Mobilität der Zukunft** folgende Charakteristik:

- **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	●	●	●	●
	<b>Legende:</b>	●●	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 Gütermobilität und Fahrzeugtechnologien**

In dieser Ausschreibung sind **alle Themenfelder** angesprochen.

Eingereichte Sondierungen adressieren **den Ausschreibungsschwerpunkt** und beschreiben deren Wirkungsbeitrag zur Erreichung der angegebenen Ziele des Programmes.

## 2 Ausschreibungsschwerpunkt

### 2.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Sondierungen

#### Urbane Mobilitätslabore

Vorbereitung von Forschungsstrukturen für die urbane Mobilität der Zukunft

#### Herausforderungen

Aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik in Stadt-Umlandgebieten stellen mobilitäts- und verkehrsrelevante Problemstellungen eine wachsende Herausforderung dar. Gleichzeitig versprechen urbane Umgebungen aber auch neue Chancen als „Kristallisationskerne für Innovationen“. Für Forschung, Technologie und Innovation entstehen damit Lösungsmöglichkeiten und Chancen, die im Programm „Mobilität der Zukunft (MdZ)“ auf unterschiedliche Arten adressiert werden. Einen neuen Schwerpunkt bilden dabei die urbanen Mobilitätslabore.

#### Hintergrund und Motivation

Akteure im Mobilitäts- und Verkehrsbereich agieren in einem komplexen Wirkungsumfeld unterschiedlichster Anforderungen, Strategien, Zielsetzungen und Handlungslogiken, die im Rahmen von klassischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten zumeist nur unzureichend berücksichtigt werden können. Fehlende kommerzielle Pfade für gesellschaftlich nützliche bzw. notwendige Innovationen erschweren die Aufgabe der ForscherInnen in diesem Zusammenhang zusätzlich. Um die Praxisrelevanz von FTI zu erhöhen, sind die ForscherInnen immer stärker gefordert, diesbezüglich notwendige Übersetzungs-, Aushandlungs- und Abstimmungsprozesse zwischen NutzerInnen, AnbieterInnen und BedarfsträgerInnen/EntscheidungsträgerInnen auf unterschiedlichen Ebenen zu begleiten und selbst mit zu gestalten.

Das Programm ermöglicht mit dieser Ausschreibung die Vorbereitung geeigneter Forschungsstrukturen, die dazu beitragen sollen, FTI Prozesse effizienter zu gestalten und deren Effektivität hinsichtlich Umsetzungsperspektiven und Wirksamkeit deutlich zu erhöhen bzw. zu beschleunigen. Die avisierten Vorhaben reichen dabei über einzelne Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten hinaus und dienen der Konstituierung nachhaltiger „Trägerstrukturen“ für darauf aufbauende bzw. daran anknüpfende Forschungsprojekte bis hin zu deren praktischer Umsetzung.

#### Definition und Zielsetzungen

*Urbane Mobilitätslabore stellen Forschungsstrukturen für die Entwicklung, den Test und die Demonstration von innovativen urbanen<sup>1</sup> Mobilitätslösungen dar. Ein Labor beschreibt dabei einen räumlich und inhaltlich zu definierenden Rahmen von Problemstellungen, Zielsetzungen, Initiativen, Akteursgruppen etc. mit hohem Komplexitätsgrad, in dem in Zukunft zielgerichtete, abgestimmte FTI-Maßnahmen integrativ vorangetrieben werden können und sollen. Mit Hilfe dieses strukturellen bzw. institutionellen Rahmens sollen soziale, technische und organisatorische Innovationen (über längere Zeiträume hinweg) wirksamer und effizienter erforscht und hinsichtlich ihrer Wirkungspotentiale untersucht werden.*

---

<sup>1</sup> Als urbane Räume sind dabei städtische Strukturen in unterschiedlicher Skalierung – und nicht nur Großstädte – zu verstehen. Die zugehörigen Regionen sind hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungszusammenhänge und Wechselwirkungen mit zu berücksichtigen.



*Die Laborumgebung bietet zudem die Voraussetzung, um eine größere Anzahl innovativer Praktiken und Technologien auf Märkten bzw. in der gesellschaftlichen Praxis zu etablieren und damit die Wirksamkeit von mobilitätsrelevanter FTI signifikant zu erhöhen.<sup>2</sup>*

*Die Konzeption und Entwicklung derartiger Strukturen stellt eine forschungsrelevante Herausforderung dar, die aufgrund der damit verbundenen komplexen Fragestellungen und Risiken eine vertiefte Vorbereitung im Rahmen von Förderprojekten bedarf.*

### **Projektphasen und Verhältnis zu anderen (Forschungs)Projekten**

Die aktuell ausgedachten Sondierungsprojekte haben das Ziel, geeignete Laborumgebungen zu konzipieren, vorzubereiten bzw. auf ihre Machbarkeit zu überprüfen (Sondierungsphase). Diese können im Rahmen von fort- oder weiterführenden Projekten umgesetzt bzw. langfristig etabliert und betrieben werden (Umsetzungsprojekte), um als „Trägerstruktur“ für darauf aufbauende Forschungsprojekte fungieren zu können.

Für erfolgsversprechende Mobilitätslabore sind ab Herbst 2015 Fortführungsmöglichkeiten im Rahmen der Forschungsförderung geplant. Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Sondierungsprojekte neben strukturellen Vorbereitungen auch weitreichende Lernprozesse für alle Akteursgruppen und wertvolle Erkenntnisse für die Ausgestaltung weiterführender Interventions- und Förderportfolios entstehen.

Laufende und auch künftige (Forschungs)projekte sollen nach Möglichkeit bereits in der Sondierungsphase in die Laborumgebungen eingepasst bzw. damit verknüpft werden.

### **Fördertechnische Behandlung**

Sondierungen sind Vorhaben zur Vorbereitung von Projekten der Industriellen Forschung oder Experimentellen Entwicklung. Im Rahmen einer Sondierung kann die technische Durchführbarkeit von innovativen Ideen und Konzepten überprüft werden. Im gegenständlichen Fall soll sondiert werden, wie die noch nicht oder nur partiell vorhandenen Strukturen für konkrete bzw. potenzielle Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aussehen oder ausgestaltet sein müssen.

Es wird erwartet, dass der Schwerpunkt der intendierten Laboraktivitäten in diesem Zusammenhang auf der Erforschung neuer Erkenntnisse liegen wird (Sondierung Industrielle Forschung).

Die Projektlaufzeit ist auf ein Jahr begrenzt. Ein Projektabschluss mit Herbst/Winter 2015 ist anzupfeilen.

### **Anforderungen und Fragestellungen**

Die avisierten urbanen Mobilitätslabore müssen Zielbeiträge zum Programm MdZ liefern, können aber sowohl Themen und Forschungsfelder der beiden Technologiefelder Fahrzeugtechnologien und Verkehrsinfrastruktur als auch der beiden systemischen Innovationsfelder Personen- und Gütermobilität adressieren bzw. integral behandeln.

---

<sup>2</sup> Das „sicht- und greifbar machen der Potentiale und tatsächliche Wirkungen von FTI spielt dabei eine wesentliche Rolle, um die Nachfrageseite für Innovation zu stimulieren, Akzeptanz zu schaffen und damit bewusstseinsbildende Prozesse anzustoßen bzw. kritische Massen und Kipp-Punkte für die Etablierung neuer Produkte und Dienstleistungen zu erreichen.

Die Projekte können „klassische Laborumgebungen“ (ggf. mit technischer Ausrichtung) oder „Labore in lebender Umgebung“ (Living Labs) im sozio-technischen Raum adressieren. Je nach konkreter Projektausrichtung sind dabei folgende Aspekte in unterschiedlichen Prioritäten zu bearbeiten:

- Analyse und Spezifizierung der thematisch/inhaltlichen Ausrichtung und Ziele des geplanten Labors (Forschungsbereiche und -themen) aufbauend auf lokalen/regionalen Problemlagen und Herausforderungen (Scoping). Berücksichtigung der Interessen lokaler/regionaler Akteure und des bestehenden Wissens / der verfügbaren Technologien (Stand der Forschung) bzw. deren tatsächlicher Umsetzungsstand in der Praxis.
- Berücksichtigung und Behandlung von Zusammenhängen mit anderen Themenfeldern mit Relevanz für Verkehr und Mobilität (Raumplanung, Energie, IKT, etc.) zur Entwicklung integrierter Lösungsansätze mit Schwerpunkt Mobilität zur Maximierung des gesellschaftlichen Nutzens.
- Umfassendes Screening und Aufbau von tragfähigen Modellen und Mechanismen für die Einbindung und Kooperation aller relevanten Akteursgruppen (inkl. NutzerInnen, Bedarfs- und Anspruchsgruppen bzw. der Entscheidungsträger) zur Vorbereitung geeigneter multi- und interdisziplinärer F&E Prozesse.
- Vorbereitung von geeigneten Kooperations- und Managementstrukturen für den laufenden Betrieb des geplanten Mobilitätslabors und Vorbereitungen von Umsetzungsmechanismen für (spätere) Forschungsinhalte im politischen, rechtlichen, sozialen und technologischen Umfeld. Entwicklung geeigneter Betreiber- bzw. Geschäftsmodelle für den Aufbau/Betrieb des geplanten Labors.
- Entwicklung geeigneter Methoden und Mechanismen zur Wirkungsprüfung der Laborumgebung und deren Inhalte sowie geeigneter Rückkoppelungsprozesse für weiterführende Aktivitäten im Rahmen der Laborumgebungen.

U.a. sollen in den Sondierungsprojekten dazu folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Wie können die notwendigen Übersetzungsleistungen vom technisch/wissenschaftlichen System in das Anwendungssystem (und umgekehrt) unterstützt und sichergestellt werden?
- Welche Rahmenbedingungen braucht die Laborumgebung (rechtlich, finanziell, politisch, etc.), damit Forschung effizient funktioniert und wirksam werden kann? Welche damit verbundenen Strategien, Politiken und Transformationsagenden sind wie zu berücksichtigen bzw. müssen entwickelt werden, und wie kann dieser Prozess eingeleitet/begleitet/institutionalisiert werden?
- Wie werden Kooperationsmodelle ermöglicht, die sowohl Stabilität und Qualität als auch Flexibilität sowie Dynamik zulassen?
- Wie kann dabei das Open Innovation Prinzip umgesetzt werden? Wie kann ein möglichst hoher Grad an Offenheit gewährleistet werden (Open Data, Open Service, Open Access)?

### **Inhaltliche Einreichberatung und Projektbegleitung**

Die Projekte werden in der Einreichphase und während der Projektlaufzeit durch die AustriaTech begleitet. Dies umfasst die inhaltliche Einreichberatung, die Unterstützung bei der Einbindung relevanter Stakeholder, das Einbringen von Best Practice Beispielen und europäischen Perspektiven, sowie den Wissenstransfer zwischen den Projekten hinsichtlich erfolgversprechender Kooperationsmodelle. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit der AustriaTech zwecks inhaltlicher Projektvorbereitung wird empfohlen (Ansprechpartner: Johannes Liebermann, Johannes.Liebermann@austriatech.at). Fördertechnische Aspekte zu den Projekten sind mit der FFG abzustimmen.

Zudem ist die Zusammenarbeit des Projektkonsortiums mit der Begleitstudie (siehe „Begleitstudie zur Vorbereitung urbaner Mobilitätslabore“) zur Vorbereitung urbaner Mobilitätslabore erforderlich und entsprechende Informationen sind dafür bereit zu stellen.

Projekte im **Bereich Gütermobilität** sollen zur Selbstevaluierung vorab das [Bewertungstool GüMoS](#) verwenden. Das Bewertungstool und die Leitlinien dazu finden Sie im [INFONETZ](#).

### **Ausgeschriebene Instrumente** (Vgl. Tabelle 1):

→ Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

## 2.2 Ausschreibungsschwerpunkt für F&E Dienstleistung

Zusätzlich zu den Sondierungen von Urbanen Mobilitätslaboren ist **eine** Begleitstudie ausgeschrieben.

### 2.2.1 Begleitstudie zur Vorbereitung urbaner Mobilitätslabore

Im Rahmen einer Begleitstudie (F&E Dienstleistung) sollen die in den einzelnen Sondierungsprojekten zu den urbanen Mobilitätslaboren gewonnenen Ansätze und Erfahrungen, analysiert, systematisiert und mit weiteren Erfahrungen (national und international) angereichert werden.

Ziel ist die Evaluierung der Initiative und die Erforschung von kritischen Erfolgsfaktoren für eine spätere Umsetzung der Labore mit geeigneten Maßnahmen bzw. Förderinstrumenten, Förderportfolios und Begleitmaßnahmen. U.a. sind dazu folgende Fragestellungen zu beantworten:

- Welcher Mehrwert ist durch die Initiative entstanden? Welche Defizite konnten beseitigt und welche Barrieren überwunden werden, welche nicht (und warum)? Wie können diese Effekte gemessen und quantifiziert werden?
- Welche good-practices können beobachtet werden? Gibt es verallgemeinerbare Prozesse zum Aufbau bzw. zur Etablierung von urbanen Mobilitätslaboren?
- Welche Stakeholder konnten aktiviert werden? Welche nicht?
- Welche Verbesserungspotentiale können abgeleitet werden und welche Maßnahmen sind dazu notwendig?

Das Konsortium muss FTI-spezifische Expertisen mit fundierten Kenntnissen der Verkehrs- und Mobilitätsakteure in Österreich samt dafür relevanter Rahmenbedingungen und Aktivitäten vereinen. Die Projekt(zwischen)ergebnisse sind in geeigneter Weise mit dem bmvt, der FFG und der AustriaTech abzustimmen. Erste Zwischenergebnisse müssen bis September 2015 verfügbar sein, um Folgeaktivitäten entsprechend ausrichten zu können.






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

### 3 Ausschreibungsdokumente

<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.






<b>Übersicht Ausschreibungsdokumente - Förderung</b>	
zum Download: <a href="http://www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2014as4">http://www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2014as4</a>	
<b>Sondierungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <a href="#">Instrumentenleitfaden Sondierungen</a></li> <li> <a href="#">Projektbeschreibung Sondierungen</a></li> <li> <a href="#">Kostenplan detailliert</a> (pro Partner bei kooperativen Vorhaben bzw. bei Einzelvorhaben ohne Partner)</li> <li> <a href="#">Kostenplan kumuliert</a> (Gesamtübersicht bei kooperativen Vorhaben)</li> <li> <a href="#">Kooperationserklärung für Sondierungen (Mustervorlage)</a></li> <li> <a href="#">Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status</a> (bei Bedarf)**</li> </ul>
<b>Allgemeine Regelungen zu Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <a href="#">Kostenleitfaden_1.4</a> (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten)</li> </ul>

\* *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 Großunternehmen<sup>3</sup>.** 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.

<sup>3</sup> 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](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf)

Übersicht Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistung	
<b>F&amp;E-Dienstleistungen</b>	 <a href="#">Instrumentenleitfaden F&amp;E-Dienstleistungen</a> eCall Eidesstattliche Erklärung eCall Bietererklärung  <a href="#">Inhalt des Angebotes</a>  <a href="#">Kostenplan Anbot detailliert</a> (pro Partner)  <a href="#">Kostenplan Anbot kumuliert</a> (Gesamtübersicht)  <a href="#">Mustervertrag</a>

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 drei 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](mailto: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/mobilitaetderzukunft\\_call2014as4](http://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_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](http://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](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
<b>Competence Headquarters im Basisprogramm</b>	Karin Ruzak Tel.: (0) 57755-1507, E: <a href="mailto:karin.ruzak@ffg.at">karin.ruzak@ffg.at</a>	<a href="http://www.ffg.at/competence-headquarters">www.ffg.at/competence-headquarters</a>
<b>Frontrunner im Basisprogramm</b>	Gabriele Küssler Tel.: (0) 57755-1504, E: <a href="mailto:gabriele.kuessler@ffg.at">gabriele.kuessler@ffg.at</a>	<a href="http://www.ffg.at/frontrunner">www.ffg.at/frontrunner</a>
<b>„Energieforschung“ (KLIEN)</b>	DI Gertrud Aichberger Tel.: (0) 57755-5043, E: <a href="mailto:gertrud.aichberger@ffg.at">gertrud.aichberger@ffg.at</a>	<a href="http://www.ffg.at/energieforschung">www.ffg.at/energieforschung</a>
<b>Talente</b>	DI Andrea Rainer Tel.: (0) 57755-2307, E: <a href="mailto:andrea.rainer@ffg.at">andrea.rainer@ffg.at</a>	<a href="http://www.ffg.at/talente">www.ffg.at/talente</a>

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