

Leitfaden zur Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“



„Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ ist das Demonstrationsprogramm des Klima- und Energiefonds im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung und berücksichtigt die besonderen strategischen Anliegen und Schwerpunktsetzungen dieser Förderinstitution.

Das neue Förderprogramm ergänzt damit die laufenden Ausschreibungen zu den Themenstellungen der Elektromobilität im BMVIT (insbesondere A3plus) und im Klima- und Energiefonds (Neue Energien 2020) und spannt den Bogen hin zur marktnahen Entwicklung, Präsentation und Sichtbarmachung von österreichischen technischen Innovationen im Bereich der Elektromobilität.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	4
01	Das Wichtigste in Kürze	6
02	Ausrichtung und Ziele des Programms	8
2.1	Ausgangssituation	8
2.2	Visionen und Ziele	8
2.3	Ausrichtung des Programms	8
2.4	Programmstrategie	9
2.5	Programmziele	10
03	Themenfelder der Ausschreibung	11
3.1	Fahrzeugtechnologien	12
3.2	Infrastrukturtechnologien	12
3.3	Anwendungen und Nutzer	13
04	Administrative Hinweise	14
4.1	Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen	14
4.2	Budget	14
4.3	Projektarten	15
4.4	Verwertungsrechte	19
4.5	Beurteilungskriterien	20
05	Ablauf	21
5.1	Einreichung und Beratung	21
5.2	Auswahl der Projekte	21
5.3	Vertragserrichtung	22
5.4	Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen	22
06	Kontakte	23
6.1	Programmauftrag und -verantwortung	23
6.2	Programmabwicklung	23
07	Anhang	24
7.1	Weiterführende Informationen zu Personalkosten	24
7.2	Weitergehende Informationen zu Gemeinkosten	26

Vorwort

Elektro-Fahrzeugen gehört die Zukunft. Sie werden bald zum Alltag gehören. Bis zum Jahr 2020 sollen bereits eine Million am Stromnetz aufladbare Elektro-Fahrzeuge und so genannte Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge auf österreichischen Straßen fahren.

Um das zu erreichen, wurde eine Reihe von Initiativen ins Leben gerufen. Die Bundesministerien BMVIT und BMFLUW haben unter anderem gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds eine Plattform für Elektromobilität und nachhaltige Energieversorgung „e-connected“ entwickelt. Wirtschaft, Wissenschaft und Politik erarbeiten die für Österreich relevanten Themenstellungen zur Elektromobilität und formulieren einen Katalog von Maßnahmen, der von der Fahrzeugentwicklung über die Netzintegration bis hin zu Anreizen für die Markteinführung reicht. Damit soll Österreich in den kommenden Jahren zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Das stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit Österreichs und fördert zugleich den Klimaschutz.

Das BMVIT erstellt zurzeit eine Roadmap für Elektromobilität, die Ende des Jahres der Öffentlichkeit präsentiert wird.

Elektro-Fahrzeuge ermöglichen in Verbindung mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen eine moderne, klimaverträgliche und ressourcenschonende Mobilität. Nur mit Ökostrom wird ein Elektroauto zum echten Null-Emissions-Fahrzeug.

Beide Zukunftstechnologien gehören zusammen, zumal die Batterien geparkter Elektro-Fahrzeuge perspektivisch in das Stromnetz eingebunden werden können und so als Pufferspeicher für die schwankenden Energieeinträge aus Windkraftanlagen und Solarkraftwerken dienen. Die Elektromobilität wird daher aus gutem Grund im Rahmen der Energiestrategie für Österreich diskutiert.

Die Potenziale der Elektromobilität lassen sich nur bei einer beschleunigten Markteinführung voll ausschöpfen. Im Vordergrund stehen dabei neuartige Kooperationen, beispielsweise von Automobilherstellern und Energieversorgern, die Entwicklung gesetzlicher Rahmenbedingungen sowie neuer technischer Standards bei Fahrzeug und Ladestationen, eine zukunftsweisende Raum- und Stadtplanung oder die Erprobung neuer Geschäftsmodelle.

Ein wichtiger Impuls soll durch die Programmausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ gegeben werden. Das vorliegende Förderprogramm unterstützt die marktnahe Entwicklung und Demonstration derartiger innovativer, zukunftsweisender Vorhaben und knüpft dabei an die bestehenden Programme zur Energie- und Verkehrsforschung an.

Darüber hinaus sollen durch gemeinsame Anstrengungen von Wirtschaft und Politik Maßnahmen zur Förderung von Innovationen, Verknüpfung mit regenerativen Energiequellen, Steigerung der Nutzerakzeptanz sowie Marktvorbereitung und Markteinführung von Elektro-Fahrzeugen ergriffen werden.

Wir laden Sie daher herzlich ein, Ihre zukunftsweisenden Pilot- und Demonstrations-Projekte an uns zu richten und wünschen den Programminteressenten viel Erfolg!



Dr. Eveline Steinberger
Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

01. Das Wichtigste in Kürze

Der Klima- und Energiefonds unterstützt technologieorientierte Leuchtturmprojekte im Themenbereich E-Mobilität in Österreich (Technologische Leuchttürme). Teilnahmeberechtigt sind in Österreich ansässige Unternehmen, Forschungseinrichtungen und die öffentliche Verwaltung, die sich zu Projektkonsortien mit mindestens zwei Teilnehmern formieren.

Die Integration der Technologischen Leuchttürme in bestehende oder neu entstehende Modellregionen für Elektromobilität zu einem späteren Zeitpunkt wird besonders nachgefragt. Um dem Leuchtturmgedanken Rechnung zu tragen, wird vor allem dazu aufgerufen, großvolumige Projekte (Projektvolumen mind. 2 Mio. Euro) einzureichen.

Themenfelder der Ausschreibung sind technische Innovationen im Bereich:

- Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)
- Infrastrukturtechnologien (intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)
- Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

Einreichungen müssen alle Themenfelder adressieren, aber nicht an jeder technologischen Komponente Weiterentwicklungen durchführen. Für die Ausschreibung stehen 11 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Die Ausschreibung „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ ist von 31. Juli bis 30. Oktober 2009 geöffnet.

Die Einreichung von Vollarträgen bis spätestens: 30.10.2009, 12 Uhr

via eCall bei der FFG, <https://ecall.ffg.at/>
Forschungsförderungsgesellschaft (FFG),
Bereich Thematische Programme
Sensengasse 1, 1090 Wien

Da knapp vor Ende der Einreichfrist technische Probleme nie ausgeschlossen werden können, wird dringend empfohlen, die Einreichung nicht erst in den letzten 24 Stunden vorzunehmen. Vorherige Registrierung zur Erlangung einer Projektnummer des Klima- und Energiefonds (unbedingt erforderlich): auf der Homepage des Klima- und Energiefonds www.klimafonds.gv.at

Einreichformulare und Sprache

Für die Einreichung sind unbedingt die entsprechenden Formulare von der Homepage der FFG zu verwenden: www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at. Die Anträge können in Deutsch oder optional in Englisch eingereicht werden.

Informationen und Beratung

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)

E-mail: leuchttuerme-e-mobilitaet@ffg.at
www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at

Ablauf und Jurierung

Die eingereichten Projektanträge werden einer Formalprüfung durch die FFG unterzogen. Projekte mit Investitionskostenanteil werden zusätzlich durch die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) geprüft. Die fachliche und

inhaltliche Jurierung erfolgt durch unabhängige nationale und internationale Experten, wobei alle mit dem Bewertungsverfahren befassten bzw. bei der Jurysitzung anwesenden Personen zur Verschwiegenheit über die ihnen im Rahmen dieser Funktion bekannt gewordenen Informationen verpflichtet sind.

Im Rahmen des Jurierungsprozesses werden die Antragsteller zu einem Hearing mit dem Programmausschuss, bestehend aus dem BMVIT, der Geschäftsstelle des Klima- und Energiefonds und den Abwicklungsstellen FFG und KPC, eingeladen.

Außerdem erfolgt eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Bonität) der beteiligten Unternehmen durch FFG-interne Experten.

Anmerkung: Abgrenzung zur Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität“ und „Neue Energien 2020“

Während die Ausschreibung **„Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“** den noch nicht marktreifen österreichischen Technologien die letzten Schritte zum Markt erleichtern möchte, werden bei der Ausschreibung **„Modellregion Elektromobilität“** ausgereifte marktreife Technologien mit neuen Geschäftsmodellen einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Deshalb fördert die zeitgleich laufende Ausschreibung **„Modellregion Elektromobilität“** (www.klimafonds.gv.at) die Markteinführung von marktreifen E-Fahrzeugen, Energieinfrastruktur sowie Entwicklung von Geschäftsmodellen (Mobilitätsdienstleistungen) in einer bestimmten Region. Einreichberechtigt sind Betreibergesellschaften aus der Modellregion. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, Synergien aus den beiden Ausschreibungen zu nutzen. Die Integration der Technologischen Leuchttürme in bestehende oder entstehende Modellregionen für Elektromobilität gilt nicht als Voraussetzung für eine Förderung.

Die thematische Abgrenzung zum Programm Neue Energien 2020

(www.neue-energien-2020.at) erfolgt dadurch, dass in Neue Energien 2020 die **Optimierung konventioneller Antriebstechnologien** und **Antriebsstränge** auf Energieeffizienz und Emissionsreduktion ausgeschrieben ist und hinsichtlich der Elektrifizierungskette von Fahrzeugen auf die Stufe Micro- und Mild-Hybride begrenzt ist.

02. Ausrichtung und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Der technologische Trend im Pkw-Bereich zeigt eine klare Entwicklung hin zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Viele große und auch kleinere Autohersteller betreiben Forschungsprogramme zur Entwicklung von Technologien, die in Zukunft eine nachhaltigere Mobilität gewährleisten sollen. Die traditionelle sowie eine sich neu entwickelnde Auto-Zulieferindustrie arbeiten an neuen Lösungen. Energieversorgungsunternehmen untersuchen ihre Rolle und arbeiten an Infrastruktur- und Geschäftsmodellen. Kurz zusammengefasst: Viele neue und traditionelle Akteure investieren große Teile ihres Forschungsbudgets in technologische Innovationen.

Nach wie vor klafft allerdings eine Lücke zwischen der konsumenten- seitigen Nachfrage und dem technologischen Angebot. Insbesondere die Themen Reichweite und Batterieleistung gelten heute noch als die größten Herausforderungen auf dem Weg zur Schließung dieser Lücke. Es ist daher dringend notwendig, zukunftsweisende Technologien einen Schritt näher zum Markt zu begleiten. Technologische Leuchtturmprojekte unterstützen dies, indem sie innovative Technologien anwendungs- und nutzerorientiert in (Teil-)systemen vereinen. Die Herausforderung der Zusammenführung (Integration) und Abstimmung (Adaption) verschiedener technischer Komponenten in komplexen funktionalen Systemen intensiver Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, welche damit den letzten Technologieentwicklungsschritt vor der industriellen Produktion und Markteinführung bilden.

2.2 Vision und Ziele

Elektro-Fahrzeugen gehört die Zukunft. „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ sichern das F&E-Kompetenzfeld alternativer österreichischer Antriebstechnologien, bereiten den Produktionsstandort Österreich auf den technologischen Wandel vor und machen Innovationen sichtbar und im Alltag erlebbar.

Ziel der Technologischen Leuchttürme der Elektromobilität ist es, national und international Aufmerksamkeit für österreichische Technologien zu erlangen. Sie sollen die tägliche Anwendbarkeit dieser Technologien in Österreich beweisen. Gleichzeitig werden wichtige Signale zu den weltweiten Partnern und Kunden der österreichischen Forschung und Industrie ausgesendet.

2.3 Ausrichtung des Programms

Da ein wichtiger Beitrag zur Lösung der Energieverbrauchsproblematik in einem veränderten Energiesystem liegt, wird das Förderprogramm für „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ initiiert. Es baut auf den Ergebnissen und Erfahrungen der Ausschreibungen „A3plus“ und „Neue Energien 2020“ und berücksichtigt die besonderen Anliegen und Schwerpunktsetzungen des Klima- und Energiefonds.

Das Programm orientiert sich an drei grundlegenden Ausrichtungen:

Effizienter Energieeinsatz

Elektro-Fahrzeuge sind aufgrund der höheren Wirkungsgrade im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen wesentlich effizienter im Antriebsstrang. Auch bei der Elektromobilität ist ein effizienter Energieeinsatz notwendig. Dieser betrifft zum einen die effiziente Umwandlung elektrischer Energie vom Stromnetz über den Speicher hin zur Mobilität mit möglichst wenigen Verlusten. Andererseits ist auch bei der Produktion bzw. im Recycling der Technologien auf eine effiziente Energie und Ressourcennutzung zu achten (Life Cycle Costs). Energie wird auch effizient genutzt, indem durch neue Mobilitätsmodelle Wege vermieden, verkürzt bzw. energieeffizient ersetzt werden (z. B. Elektroroller statt Pkw).

Intelligente Energiesysteme

Intelligente Energiesysteme schaffen es, Angebot und Nachfrage optimal aufeinander abzustimmen. Dadurch werden Überkapazitäten vermieden und die bessere Integration von erneuerbaren Energien ermöglicht. Nachfrage und Angebot werden über Informations- und Kommunikationssysteme mit dem Informationsträger „Preis“ beeinflusst. Intelligente „Vehicle to Grid“-Lösungen, welche sich „Smart Meter“- und „Smart Billing“-Anwendungen bedienen, sind ein klassisches Beispiel für zukunftsfähige effiziente und intelligente Energiesysteme.

Systemische Lösungsansätze von der Energieproduktion, über die Infrastruktur bis zum Verbrauch der Energie im Fahrzeug, sind für intelligent aufeinander abgestimmte Mobilitätsmodelle unvermeidbar.

Erneuerbare Energien

Obwohl die Elektromobilität auch beim Einsatz von fossiler Energie in Österreich klare Vorzüge bei allen Schadstoffemissionen gegenüber konventioneller Mobilität besitzt, werden durch den konsequenten Einsatz erneuerbarer Energie für die Strombereitstellung die Vorteile der E-Mobilität gegenüber fossiler Mobilität besonders klar vor Augen geführt. Nur durch den Einsatz erneuerbarer Energien sinken die CO₂-Emissionen gegen null. Auch andere Schadstoffe wie NO_x und

Feinstaub werden gänzlich vermieden. Volatile erneuerbare Energien, wie Sonne und Wind, können in Batterien gespeichert werden und finden somit breitere Anwendung. Erneuerbare Energie und Elektromobilität werden in Zukunft eine Symbiose eingehen und sich durch Ihre gegenseitige Abhängigkeit auch gegenseitig stärken.

2.4 Programmstrategie

Technische Innovationen mit langfristiger Perspektive sollen mit Hilfe des Programms zu überzeugenden Systemen zusammengeführt und in Richtung Marktnähe geführt werden. Dabei soll auf anwendungs- und nutzerorientierte technologische Systemlösungen in und aus Österreich abgestellt werden – d. h., auf verkehrs- und mobilitätsrelevante Projekte, die ob ihrer technischen und organisatorischen Systemsicht, ihres Innovationsgrades, ihres Integrationsumfanges von Innovationen oder ihres Wettbewerbsvorsprunges besonders sichtbar werden.

Die technologische Darstellung und Erprobung der technischen Anwendungen soll zum überwiegenden Teil in Österreich erfolgen, weltweite anwendungsorientierte Kooperationen sind jedoch bei einem fortgeschrittenen Reifegrad besonders erwünscht. Akteure aus der regionalen Wirtschaft sowie der öffentlichen Bedarfsträger sollen aktiv eingebunden werden. Kooperationsbereitschaft mit den bereits existierenden oder neu entstandenen konsumentenorientierten „Modellregionen Elektromobilität“ wird vorausgesetzt.

Die technischen Innovationen sollen multiplizierbare Ergebnisse hervorbringen, die wirtschaftlich ertragreich sind, um Arbeitsplätze zu sichern und neue Jobs in der Forschung und Entwicklung zu schaffen. Die Basis dafür sollen neue österreichische elektrische Antriebstechnologien in signifikanten Stückzahlen bilden. Das Vertrauen zukünftiger Konsumenten in die Zukunftsfähigkeit neuer österreichischer Antriebstechnologien soll in der Öffentlichkeit geschaffen werden. Es ist Strategie des Programms, mindestens zwei „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ in Österreich zu initiieren.

2.5 Programmziele

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Klima- und Energiefonds werden entsprechend der Programmausrichtung mehrere Einzelziele definiert.

1. Energie-strategische Ziele	2. Systembezogene Ziele	3. Technologie-strategische Ziele
<p>1.1 Sicherstellung der Kriterien der Nachhaltigkeit: ökonomisch, ökologisch und sozial dauerhaft</p> <p>1.2 Erhöhung der Ressourcen- und Energieeffizienz</p> <p>1.3 Reduktion der Importabhängigkeit bei Energieträgern</p> <p>1.4 Reduktion des Energiebedarfs durch verbraucherseitige Maßnahmen</p> <p>1.5 Aufbau und Sicherung langfristig klimaschützender Raum- und Wirtschaftsstrukturen</p> <p>1.6 Verbesserung des Wissens über langfristige Entwicklungen, ihre Kosten und Wirkungen</p>	<p>2.1 Reduktion des Verbrauchs fossiler und nuklearer Energieträger</p> <p>2.2 Erschließung von Ressourcen erneuerbarer Energieträger</p> <p>2.3 Verbesserung der Umwandlungseffizienz</p> <p>2.4 Entwicklung von Schlüsseltechnologien</p> <p>2.5 Herstellung einer Optionenvielfalt bei Technologien und Energieträgern</p> <p>2.6 Multiplizierbarkeit, Hebelwirkung und Signalwirkung</p> <p>2.7 (Kosten-)Effizienz der Treibhausgas-Reduktion: Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent pro Jahr, über die Kyoto-Periode und über die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer der Investition hinaus</p>	<p>3.1 Unterstützung von Innovationssprüngen (z. B. „Faktor10-Technologien“)</p> <p>3.2 Erhöhung des inländischen Wertschöpfungsanteils im Energiesystem</p> <p>3.3 Forcierung von Kooperationen und Partnerschaften zwischen Wissenschaft und Wirtschaft</p> <p>3.4 Verstärkung interdisziplinärer Kooperationen und des Systemdenkens</p> <p>3.5 Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch verbesserte Ressourceneffizienz</p> <p>3.6 Verstärkung internationaler Kooperationen und Ausbau der internationalen Führungsrolle</p> <p>3.7 Förderung von Qualifikationen im Energie- und Klimaschutzbereich und Ausbau des Forschungsstandortes</p> <p>3.8 Stärkung der Technologie- und Klimakompetenz österreichischer Unternehmungen</p> <p>3.9 Generierung von Sekundärnutzen bzw. Spin Offs durch eine Technologie</p>

Tabelle 2.1

03. Themenfelder der Ausschreibung

Der Klima- und Energiefonds fördert in der vorliegenden Ausschreibung der „Technologischen Leuchttürme der Elektromobilität“ die Weiterentwicklung vorhandener und die Entwicklung neuer benötigter technologischer Komponenten in Fahrzeug und Infrastruktur sowie damit direkt verbundener Investitionen, mit dem Ziel anwendungs- und nutzergerechte, integrierte Systemlösungen in der Pilot- und Implementierungsphase hervorzubringen.

Themenfelder der Ausschreibung sind technische Innovationen in den nachfolgenden drei Bereichen:

1. Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)

Die Elektrifizierung des Antriebsstranges erfordert den Einsatz neuer technologischer Komponenten in Fahrzeugen. Das komplexe Zusammenspiel dieser Komponenten im Fahrzeug selbst, aber auch mit neuen Technologien im Bereich der Infrastruktur, stellt die Fahrzeugentwicklung vor große Herausforderungen und Bedarf intensiver Zusammenarbeit verschiedenster Akteure und Sektoren. Dies muss dazu führen, dass in zukünftigen Fahrzeugen ein effizienterer Energieeinsatz realisiert wird. Elektrische Antriebsformen bieten dafür ein großes Potenzial. Neue Fahrzeugkonzepte und –nutzungen werden entwickelt. Die Substitution von Pkw-Fahrten mit neuen attraktiven elektrifizierten Produkten scheint möglich. Schadstoffe und Lärm als derzeitige Problemfelder im Verkehrssystem werden nahezu eliminiert. Urbane Gebiete, aber auch Indoor-Anwendungen, profitieren von deutlichen Verbesserung der lokalen Umweltsituation durch den Einsatz von elektrifizierten Fahrzeugen.

2. Infrastrukturtechnologien (Intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)

Elektromobilität birgt geänderte Anforderungen an bestehende Infrastrukturen und bedarf auch neuer. Dies umfasst Änderungen in der „Hardware“, sprich im Straßenraum – besonders im Bereich des ruhenden Verkehrs – sowie bei der Energieproduktion und –verteilung erneuerbarer Energie. Neue Anforderungen werden hinsichtlich der „Software“ der Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur gestellt (innovative Lade-, Kommunikations- und Verrechnungsschnittstellentechnologien). Intelligente Infrastruktursysteme schaffen es, Angebot und Nachfrage optimal aufeinander abzustimmen. Dadurch werden Engpässe der Ladeinfrastrukturnutzung oder Überkapazitäten der Energieproduktion vermieden und die bessere Integration von erneuerbaren Energien ermöglicht.

3. Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

Elektromobilität wird durch nutzergerechte Anwendungen in verschiedenen Fahrzeugkategorien und Leistungsklassen stimuliert. Es gilt, zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse privater und kommerzieller Nutzer, sei es im motorisierten Individual- und Freizeitverkehr oder jene der Flotten- und Logistikbetreiber, mit innovativen Produkten auszustatten. Integrierende Mobilitätskonzepte spielen dabei zukünftig eine noch wichtigere Rolle, um Synergien zwischen neuen Technologien und multimodalen Verkehrs- und Nutzungskonzepten hervorzubringen. Daher müssen von Beginn an die Bedürfnisse der Nutzer bei der Entwicklung neuer Mobilitätsanwendungen im Zentrum stehen. Dies gilt für Mobilitäts- und Verkehrsanwendungen in Städten und Stadtregionen sowie für Güterverkehre und Logistik Anwendungen der Zukunft.

Die drei folgenden Themenfelder sind essentiell für die integrative Betrachtung in den jeweiligen Projektphasen (F&E-Start- und Pilotphase, F&E-Implementierungsphase), deshalb hat sich jedes Leuchtturmprojekt jedem einzelnen der drei Themenfelder zu widmen (Schwerpunktsetzung möglich):

3.1 Fahrzeugtechnologien (inkl. Energiespeicherung)

F&E-Start- und Pilotphase

- Elektrische Antriebssysteme, basierend auf neuen technischen Möglichkeiten, Materialien und Produktions- und Fertigungsverfahren (besonders nachgefragt: extreme Leichtbauweisen und neue Werkstoffe, um Faktor-10-Effekte zu erzielen).
- Integration und Optimierung von technologischen Einzelkomponenten in das Fahrzeug (z. B. innovative Hybridisierungskonzepte, wie insbesondere Range Extender-Konzepte, Fahrzeugelektronik für energieeffiziente Steuerung, Regelung und Systemmanagement-Verbesserungen).
- Weiterentwicklungen und neue Ansätze zur Integration von Elektromotoren, Batterien und Leistungselektronik (u. a. Generatoreinheit, Speicher, Betriebs- und Ladestrategien und optional Netzunabhängigkeit (hohe Ladeleistungen) sowie Reichweite und entsprechende Fahrleistungen).
- Entwicklung und Optimierung der elektrischen und elektronischen Komponenten und deren Integration in das Fahrzeug.
- Optimierung von Materialien und Herstellungsprozesse zur Senkung der Kosten von Batterien (u. a. Erhöhung der Energiedichte und/oder Leistungsdichte, drastische Erhöhung der spezifischen Energiedichte, Erhöhung der Lebensdauer und Zyklfestigkeit, Weiterentwicklung im Hinblick auf das Schnellladeverhalten für Plug-in- und EV-Batterien, Verbesserung der Sicherheitsmerkmale, Erhöhung des effektiven Speicherinhaltes und die Erweiterung des Temperaturbereichs bei marktverträglichen Kosten).
- Darstellung von Elektro-Fahrzeugen (elektrischer Antrieb) als Prototypen (1.+ 2. Generation).

F&E-Implementierungsphase

- Weiterentwicklung von Elektro-Fahrzeugen in Richtung der 2.+ 3. Generation unter Alltagsbedingungen.
- Monitoring für die Beurteilung der Verschleißerscheinungen und Zuverlässigkeit der technologischen Komponenten.

3.2 Infrastrukturtechnologien (Intelligente Ladestationen, Netzintegration u. ä.)

F&E-Start- und Pilotphase

- F&E zur Zusammenführung vorhandener und neuer technologischer Komponenten für Ladung oder Betankung von Fahrzeugen mit Ausstattungen für den öffentlichen Raum bzw. gewerbliche und private Nutzungen.
- Laderegelstrategien und Ladekonzepte für eine Optimierung der Netzauslastung bzw. optimierte Anpassung an Erzeugungsspitzen, vorrangig generiert durch erneuerbare Einspeisung.
- Konzepte für die NetZRückspeisung.
- Standards für Speichermanagement und Netzmanagement (Kommunikationsprotokolle und Schnittstellen der Software und Hardware, inkl. Netzstecker).
- Beladung von Energiespeichern (u. a. fortgeschrittene Lösungen auf Basis von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Vermeidung von Ladestoßzeiten, Steuerungs- und Abrechnungssysteme für Kleinabnehmer).
- Be- und Entladung von Speichern (u. a. Regel- und Steuermechanismen auf Mittel- und Niederspannungsebene zur Kompensation von Fluktuationseffekten erneuerbarer Energien).
- Tests und Simulationen hinsichtlich Sicherheitsanforderungen und Netzeinbindung.
- F&E an Daten-, Kommunikations- und Abrechnungstechnologien zur Definition und Etablierung von Schnittstellen.
- Einschulung der Mitarbeiter zur Handhabung und Wartung.

F&E-Implementierungsphase

- Darstellung, Errichtung und Systemtest von Lade- und Betankungseinrichtungen mit innovativen Kommunikations- und Abrechnungstechnologien.
- Quantifizierung des Bedarfs an zentralen und dezentralen erneuerbaren Energieproduktionskapazitäten im Hinblick auf integrierte Recycling- und Nachnutzungskonzepte von Speicherbatterien.
- Erarbeitung von Tools zur Prognose von Mobilitätsverhalten und Fahrplanmanagement hinsichtlich erneuerbarer dezentraler Speicher und Speicherportfolios.
- Darstellung von Szenarien zur domänenübergreifenden Datenmodellierung auf Basis entwickelter Schnittstellen.

3.3 Anwendungen und Nutzer (Integration in das Verkehrssystem u. ä.)

F&E-Start- und Pilotphase

- F&E-Lösungen zur Integration von E-Fahrzeugen in das Verkehrssystem (inkl. Optionen der Verkehrsorganisation für Verkehrsbetreiber).
- Entwicklung von intermodalen Verkehrsstromsimulationen mit Einbindung neuer elektrischer Fahrzeuge sowie Simulationskonzepte zur Beurteilung von Wechselwirkungen im System (Gesellschaft-komodaler Verkehr-Wirtschaft-Ökologie).
- Neue Formen des Mobilitätsmanagements mittels gekoppelter (Telematik-)Systeme.
- Entwicklung technologischer Lösungen für spezifische Anwendungs- und Nutzerverhalten hinsichtlich des zeitlichen Energiebedarfs.
- F&E zu Bedürfnissen und Akzeptanz neuer Technologien sowie entwickelter Geschäfts- und Abrechnungsmodelle seitens der Nutzer (Verkehrsteilnehmer oder Unternehmen in geschützten Märkten).

F&E-Implementierungsphase

- Untersuchung des Nutzerverhaltens für Normal- und Schnellladung sowie V2G- (Vehicle-to-Grid-) Anwendungen.
- Qualifizierung- und Weiterbildung in der praktischen Handhabung mit neuen Antrieben.
- Durchführung von Genehmigungs- und Zertifizierungsverfahren.
- Nutzung regionaler Anknüpfungspunkte in der Wertschöpfungskette Elektromobilität.
- Übertragbarkeit durch regional und überregional abgestimmte Konzepte.
- Einbeziehung motivierter regionaler Akteure (Vermeidung von „Insellösungen“).
- Berücksichtigung unterschiedlicher Erfordernisse („Subsidiarität“).
- Nutzung der Kreativität regionaler Initiativen.
- Berücksichtigung von stadtplanerischen und städtebaulichen Aspekten.

04. Administrative Hinweise

4.1 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen:

- Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft: Industrie, Großunternehmen, Klein- und Mittelbetriebe, Beratungsunternehmen, Dienstleistungsunternehmen, Handelsunternehmen, Betreibergesellschaften
- Wissenschaftliche Institutionen: Institute von Universitäten und Fachhochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen
- Sonstige wissenschaftsorientierte Organisationen wie Kompetenzzentren, Cluster, Vereine
- Die öffentliche Verwaltung auf allen Verwaltungsebenen im Rahmen Ihrer Gestaltungs- und Verwaltungszuständigkeiten nationaler Rahmenbedingungen sowie als Fahrzeug- und Infrastrukturbetreiber (die Investitionskosten sind bei dieser Zielgruppe nur förderbar, wenn es sich um einen Betrieb mit marktbestimmter Tätigkeit handelt)

Wissenschaftliche Institutionen sowie sonstige wissenschaftsorientierte Organisationen können in dieser Ausschreibung als Projektpartner auftreten, d. h. es ist seitens der Unternehmen nicht erforderlich, diese über einen Subauftrag in das Konsortium aufzunehmen.

4.1.1 Verbindung der Projekte zu E-Mobilitäts-Modellregionen

In Österreich entstehen zurzeit mehrere Modellregionen mit dem Thema E-Mobilität. Beispielsweise werden im Projekt VLOTTE in Vorarlberg, das durch den Klima- und Energiefonds initiiert wurde, noch im Jahr 2009 100 zweispurige Elektro-Fahrzeuge im Praxisbetrieb erprobt und über

innovative Geschäftsmodelle vertrieben. Auch in Salzburg können E-Fahrzeuge mittlerweile durch innovative Geschäftsmodelle von der breiten Öffentlichkeit bezogen werden. Weitere Modelle sind im Entstehen.

Generell gilt, dass Projektanträge beider Ausschreibungen („Technologische Leuchttürme E-Mobilität“ und „Modellregion E-Mobilität“) mögliche Synergien zwischeneinander zu beschreiben haben und entsprechende Schnittstellen zur Koordination oder Kooperation in ihren Projekten vorzusehen haben.

4.1.2 Projektvolumen

Um dem Leuchtturmgedanken Rechnung zu tragen, wird dazu aufgerufen, großvolumige Projekte (Projektvolumen mind. 2 Mio. Euro) einzureichen.

4.2 Budget

Insgesamt werden 11 Mio. Euro für Experimentelle Entwicklung und Investitionen ausgeschrieben.

4.3 Projektarten

Definition Leuchtturmprojekt

Ein Leuchtturmprojekt im Rahmen der gegenständlichen Ausschreibung ist ein kooperatives F&E-Projekt mit dem Anspruch, neue und bestehende Technologien für Fahrzeuge und Infrastrukturen anwendungs- und nutzergerecht zu funktionalen Systemen zu vereinen.

Förderzeitraum eines dargestellten Leuchtturmprojekts

Leuchtturmprojekte sind in Ihrem mehrjährigen Gesamtumfang von der F&E-Start- und Pilotphase (1-3 Jahre) bis hin zur F&E-Implementierungsphase (1-2 Jahre) darzustellen. Die vorliegende Ausschreibung fördert einen Projektzeitraum von drei Jahren. Dies bedeutet, Gegenstand der detaillierten Vorhabensbeschreibung und -kalkulation der Förderprojekteinreichung ist maximal der Zeitraum von drei Jahren. Es wird aber eine Beschreibung und Kostenschätzung bis zum fünften Jahr im Projektantrag erwartet – sofern die F&E-Implementierungsphase nicht nach drei Jahren abgeschlossen ist – und in der Projektbeurteilung berücksichtigt, dass eine über die F&E-Implementierungsphase hinausgehende anschließende Markt(überleitungs)phase als vom Konsortium angestrebt erwartet wird. Sofern die F&E-Start- und Pilotphase sowie die F&E-Implementierungsphase innerhalb von drei Jahren geplant sind, können beide F&E-Phasen in dieser Ausschreibung zur Förderung eingereicht werden.

4.3.1 Kooperative Projekte

Eine Kooperation besteht dann, wenn eine Organisation Projektantragsteller („Koordinator“) ist und mindestens einen weiteren Projektpartner in einem Mindestausmaß – welches nachfolgend definiert ist – an dem Vorhaben beteiligt ist.

Das Kooperationskriterium für eine höhere Förderungsintensität gilt dann als erfüllt, wenn

- das Vorhaben die Zusammenarbeit zwischen wenigstens zwei eigenständigen Unternehmen betrifft, und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Kein einzelnes Unternehmen darf mehr als 70 % der förderbaren Kosten bestreiten.
 - Das Vorhaben muss die Zusammenarbeit mit mindestens einem KMU beinhalten oder grenzübergreifend sein, d. h., die Forschungs-

und Entwicklungstätigkeiten müssen in mindestens zwei Mitgliedstaaten ausgeführt werden (wobei das ausländische Unternehmen nicht gefördert werden kann) oder

- das Vorhaben die Zusammenarbeit zwischen einem Unternehmen und einer Forschungseinrichtung, insbesondere im Rahmen der Koordination nationaler F&E-Maßnahmen, betrifft, und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Die Forschungseinrichtung trägt mindestens 10 % der förderbaren Kosten;
 - die Forschungseinrichtung hat das Recht, die Ergebnisse der Arbeiten zu veröffentlichen, soweit sie von der Einrichtung durchgeführt wurden;

Der „Antragsteller“ (Projektkoordinator) steht mit der Förderstelle in Kontakt, reicht ein und wickelt den Zahlungsverkehr ab. Außerdem ist der Antragsteller für die Koordination der inhaltlichen Arbeit und für das Berichtswesen gegenüber der FFG verantwortlich.

4.3.2 Konsortialvertrag

Von erfolgreichen Antragstellern wird gefordert, dass sie mit allen Projektpartnern vor Abschluss des Fördervertrags die Rechte am geistigen Eigentum und das Verfahren zur Veröffentlichung von Resultaten in einem Konsortialvertrag festlegen. Der Abschluss eines solchen Konsortialvertrags ist eine notwendige Voraussetzung für das Zustandekommen der Förderung und ist auch Voraussetzung für die Auszahlung der ersten Förderrate.

Während die genauen Details einer solchen Vereinbarung im Gestaltungsfreiraum der Projektpartner verbleiben, wird vom Klima- und Energiefonds und der FFG Wert darauf gelegt, dass die Rechte einzelner Projektpartner gewahrt bleiben. Dies ist im Einzelfall zu beurteilen, kann aber z. B. bedeuten, dass es keine Exklusivitätsklausel der Verwertungsrechte nur für Unternehmen geben sollte. Zumindest die weitere Nutzung der Entwicklung für Forschungszwecke bzw. eine Verwertung auf Märkten, in denen das beteiligte Unternehmen nicht aktiv ist, sollte auch der Forschungseinrichtung möglich sein.

Der Abschluss eines entsprechenden Konsortialvertrages legt dabei die Rechte und Pflichten der Partner fest und zeigt den kooperativen und gleichberechtigten Charakter auf. Eine Kopie des Konsortialvertrages ist der FFG vorzulegen.

Von der FFG kann ein Leitfaden für einen Musterkonsortialvertrag bezogen werden, welcher Hilfeleistung für eine erfolgreiche Projektzusammenarbeit bietet.

4.3.3 Hinweise zu internationalen Projektkooperationen

Internationale Projektkooperationen sind grundsätzlich möglich. Einreicher und Hauptvertragsnehmer müssen in Österreich ansässige Unternehmen, Forschungsinstitute oder Universitäten sein. In der Regel sind im Rahmen der Ausschreibung nur die Kosten der in Österreich ansässigen Projektpartner förderungsfähig bzw. finanzierbar, und es müssen die Kosten der ausländischen Projektpartner durch Förderungen bzw. Finanzierungen ihrer jeweiligen Herkunftsländer kofinanziert werden, die dort gesondert zu beantragen sind. Mit einigen europäischen Ländern bestehen Kooperationsvereinbarungen, welche eine gemeinsame Projektevaluierung und Finanzierung der Kosten von Projektpartnern aus diesen Ländern ermöglichen. Sind im jeweiligen Call Kooperationen mit Partnern aus nicht-deutschsprachigen Ländern vorgesehen, so ist der Projektantrag zur Erleichterung einer gemeinsamen transnationalen Jurierung in englischer Sprache abzufassen.

4.3.4 Projektarten und Finanzierungsintensitäten

Leuchtturmprojektanträge können aus einem reinen Forschungsteil oder einem Forschungs- & Investitionsteil bestehen. Die Höhe der Förderungen richtet sich nach den förderfähigen Kosten auf Basis der FTE-Richtlinie für den Forschungsteil oder der UFI-Richtlinie für den Investitionsteil.

Experimentelle Entwicklung

Die Projektart Experimentelle Entwicklung dient der Entwicklung von Technologien und Komponenten für einen konkreten Anwendungsfall bzw. zur Erprobung von Entwicklungen im Pilotstadium. Laut FTE-Richtlinien bedeutet Experimentelle Entwicklung die Umsetzung von Erkenntnissen der Industriellen Forschung in einen Plan, ein Schema oder einen Entwurf für neue, geänderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen – unabhängig davon, ob sie zum Verkauf oder zur Verwendung bestimmt sind, einschließlich der Schaffung eines ersten, nicht zur kommerziellen Verwendung geeigneten Prototyps. Außerdem kann sie die konzeptuelle Planung und den Entwurf von alternativen Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen, wie auch erste Demonstrations- oder Pilot-Projekte umfassen, sofern diese Projekte nicht für industrielle Anwendungen oder eine kommerzielle Nutzung umgewandelt oder verwendet werden können. Sie umfasst keine routinemäßigen oder regelmäßigen Änderungen an bestehenden Produkten, Produktionslinien, Herstellungsverfahren oder Dienstleistungen.

FTE-Richtlinie: Experimentelle Entwicklung wird mit maximal 25 – 60 % der anrechenbaren Projektkosten gefördert (abhängig von den teilnehmenden Partnern).

UFI-Richtlinie: Investitionskosten können mit bis zu 40 % der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten, aber nie mehr als mit 30 % der Gesamtkosten gefördert werden.

Fact Box „Experimentelle Entwicklung“	
Projektform	Nur kooperative Projekte
Richtwert Projektlaufzeit	3 Jahre
max. Förderintensität von Unternehmen	KU 60 %; MU 50 %; GU 40 %
Forschungsrichtungen	60 %
Sonstige	50 %
anerkenbare Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Personalkosten • Gemeinkosten • Reisekosten, Sach- und Materialkosten • Subvertragsnehmer
Verwertungsrechte	liegen beim Förderempfänger bzw. beim Projektconsortium und sind auch im Konsortial-Vertrag zu regeln

Tabelle 4.1

4.3.5 Anerkennbare Kosten

Grundsätzliches

Abrechenbare bzw. förderbare Kosten sind alle gemäß Fördervertrag geförderten und dem Projekt zurechenbaren Ausgaben bzw. Aufwendungen, die direkt, tatsächlich und zusätzlich (zum herkömmlichen Betriebsaufwand) für die Dauer der geförderten Forschungstätigkeit entstanden sind – der Nachweis hat somit durch Darstellung der Ist-Kosten, die vollständig und nachvollziehbar erfasst sind, zu erfolgen.

Keinesfalls förderbar sind:

- Kosten, die gemäß Fördervertrag (Auflagen, genehmigte Kostenstruktur) von einer Förderung ausgeschlossen sind;
- Kosten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen;
- Kosten, die vor dem Einlangen des Förderungsansuchens (=Anerkennungsstichtag) bei der FFG entstanden sind;
- Rücklagen und Rückstellungen;
- Repräsentationsausgaben;
- Ausgaben, die an Dritte weiterverrechnet und damit nicht von dem Förderungsnehmer getragen werden;
- verrechnete Ausgaben, die nicht eindeutig dem Förderungsnehmer (Projektpartner) zurechenbar sind;
- doppelt oder mehrfach verrechnete Ausgaben;
- Nicht bezahlte Rechnungs-Teilbeträge (z. B. Skonti, Rabatte, Schadenersatzforderungen, Garantieleistungen etc.);
- Kosten, die aufgrund EU-wettbewerbsrechtlicher Bestimmungen nicht als förderbare Kosten gelten (z. B. für den Bereich F&E: Marketing- und Vertriebskosten, Investitionskosten);

- Finanzierungskosten, Zinsen
- Kalkulatorische Kosten wie z. B. Kalkulatorische Wagnisse, kalk. Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen etc.
- Kosten für den Erwerb von Liegenschaften und unbeweglichem Vermögen

4.3.6 Kostenkategorien

Personalkosten

Personalkosten sind auf Basis der Bruttogehälter und –löhne sowie der darauf bezogenen Abgaben für jene Arbeitnehmer des Förderungsnehmers anzusetzen, die tatsächlich für das geförderte Vorhaben eingesetzt werden. Sonstige Zahlungen oder geldwerte Leistungen für Personal können nur dann abgerechnet werden, wenn sie gesetzlich, kollektivvertraglich oder in einer Betriebsvereinbarung generell und rechtverbindlich vorgesehen sind. Sonstige Zahlungen oder geldwerte Leistungen, die an Arbeitnehmer ohne generelle rechtliche Grundlage gewährt werden (z. B. freiwillige Prämien, Dienstwagen, individuelle Gratifikationen), sind nicht förderbar.

Gemeinkosten (Overhead)

Gemeinkosten (Overhead) sind Kosten, die unmittelbar durch die Forschungstätigkeit entstehen z. B. Raummiete, Büromaterialien, Mitnutzung von Sekretariatsdienstleistungen für die administrative Betreuung des geförderten Projekts.

Gemeinkosten, die unmittelbar durch das (Forschungs-) Vorhaben entstehen, können bei Projektabrechnungen als Zuschlagssatz zu den Personalkosten geltend gemacht werden.

Fact Box „Investitionsteil“

Projektform	Nur kooperative Projekte
Richtwert Projektlaufzeit	3Jahre
max. Förderintensität von umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten (KPC-Förderung)	max. 40 %, aber nie mehr als mit 30 % der Gesamtkosten
anerkenbare Kosten	Investitionen im Sinne der Richtlinien für die Umweltförderung im Inland“ – sind solche, die betriebliche Verkehrsmaßnahmen und örtlich gebundene Einrichtungen betreffen und umfassen insbesondere Transportmittel. Anlagen und Ausrüstungsgüter, Dienstleistungen wie Bauarbeiten, Montage, Planungsleistungen.

Tabelle 4.2

Grundsätzlich werden Overheads in der Höhe von 20 % (Pauschalbetrag) der Personalkosten anerkannt. Einreicher können höhere Overheadkosten durch entsprechende sachliche Nachweise abrechnen, wobei die diesbezüglich anerkehbaren Gemeinkosten den FFG-Prüfstandards entnommen werden können (siehe Kapitel 7.2).

Bei geförderten Vorhaben von Universitäten wird ein Gemeinkostenzuschlag von 20 % auf die Personalkosten anerkannt. Höhere Gemeinkostenzuschläge auf Personalkosten sind unter Nachweis einer entsprechenden Gemeinkostenkalkulation und einer Arbeitszeiterfassung, analog den Kriterien des 7. Rahmenprogramms der Europäischen Union für Vollkostenabrechnung möglich, wenn sie laut Förderungsvertrag genehmigt sind.

FTE-Investitionen / Abschreibungen

Diese Kostenkategorie umfasst Abschreibungs- und Leasingkosten sowie sonstige, mit der Nutzung der Infrastruktur verbundene, periodisch verrechnete und dem Forschungsvorhaben zurechenbare Kosten.

Abschreibungskosten

Wenn neu angeschaffte Anlagegüter für einen definierten Zeitraum für die Durchführung des Vorhabens erforderlich sind, können dem Förderungszeitraum zurechenbare Abschreibungskosten abgerechnet werden. Die Abschreibungsbeurteilung hat linear auf Basis der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer zu erfolgen.

Abschreibungskosten für gebrauchte Anlagegüter sind nur dann förderbar, soweit der Kaufpreis den jeweiligen Marktwert nicht übersteigt, und das Anlagegut zu keinem Zeitpunkt in den letzten sieben Jahren mit Hilfe von Zuschüssen aus öffentlichen Mitteln angekauft wurde.

Die Kosten von geringwertigen Wirtschaftsgütern sind in Höhe der gesamten Anschaffungskosten ansetzbar. Die Abrechnung von vollen Abschreibungskosten einer vorhandenen Forschungsinfrastruktur ist nur bei Nachweis einer ausschließlichen Nutzung der Anlagen/Geräte für das geförderte Projekt und bei ausdrücklicher Genehmigung dieser Kosten möglich.

In der Regel sind derartige Nutzungskosten durch die Verrechnung von Maschinenstunden bzw. über die Personalgemeinkosten abzurechnen. Kalkulationsgrundlage sind in beiden Fällen die Nutzungsdauer und die Anschaffungskosten laut Anlagenbuchhaltung.

Sach- und Materialkosten, Reisekosten

Sach- und Materialkosten sind Verbrauchsmaterialien für F&E-Aktivitäten, Literatur etc., die unmittelbar durch die Forschungs- oder Transferfähigkeit entstehen. Weiters werden Reisekosten gefördert, die unmittelbar durch die Forschungs- oder Transferfähigkeit entstehen. Bei Reisekosten ist im Zuge der Rechnungsprüfung des Vorhabens durch die FFG ein eindeutiger und zweifelsfreier Projektbezug nachzuweisen.

Kosten für Leistungen Dritter (Subverträge)

Unter diese Kostenkategorie fallen unter anderem Kosten für Auftragsforschung, technisches Wissen, Kosten für technische Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich der Forschungstätigkeit dienen etc.

Konsortialpartner dürfen dabei nicht Subvertragnehmer sein. Als Grundsatz dürfen Kosten für Dritteleistungen (u. a. Werkverträge) im Rahmen von Projekten 80 % der Gesamtkosten nicht überschreiten. Subverträge mit Kosten von über 2.000,- Euro müssen im Antragsformular detailliert dargestellt werden. Grundsätzlich gelten die Personalkosten-Obergrenzen auch für Subverträge (siehe Kapitel 7.1.4).

Patentkosten

Technisches Wissen und zu Marktpreisen von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sind, sofern die Transaktion zu geschäftsüblichen Konditionen durchgeführt wurde, und keine Absprachen vorliegen, förderbar. Laufende Kosten für die Aufrechterhaltung von Patenten sind generell nicht förderbar.

Investitionskosten

Investitionen im Sinne der Richtlinien für die „Umweltförderung im Inland“ sind solche, die betriebliche Verkehrsmaßnahmen und örtlich gebundene Einrichtungen betreffen und umfassen insbesondere Transportmittel. Anlagen und Ausrüstungsgüter, Dienstleistungen wie Bauarbeiten, Montage, Planungsleistungen.

Nicht förderungsfähig sind über die allgemein nicht anerkehbaren Kosten in 4.3.5 hinaus:

- Grundstückskosten;
- Leistungen oder Lieferungen, die vor Einlangen des Ansuchens bei der Abwicklungs- oder Einreichstelle erbracht oder bezogen worden sind, ausgenommen Vorleistungen;
- Verwaltungsabgaben, Gerichts- und Notariatsgebühren sowie Anschluss- oder Verbindungsentgelte;
- Finanzierungskosten;
- Kostenüberschreitungen von mehr als 10 % der förderungsfähigen Kosten gegenüber der im Fördervertrag vereinbarten, sofern diese nicht im Rahmen einer Wiedervorlage genehmigt werden;
- Investitionen gemäß § 3 Z 1, die lediglich zu einer Verlagerung, aber keiner Verminderung von Emissionen oder Abfällen führen;

Zusätzliche Informationen zum Förderungsbe- reich Investitions-Anlagen entnehmen Sie bitte dem einschlägigen Informationsblatt der Kommunalkredit Public Consulting GmbH unter www.public-consulting.at/blueline/upload/FRL%202002.pdf

4.3.7 Abwicklungsstellen

Das Programm wird in einer Kooperation der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) mit der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) abgewickelt:

Der Klima- und Energiefonds unterstützt gemäß den Richtlinien der von der KPC abgewickelten „Umweltförderung im Inland“ Investitionskosten für die Demonstrations-Anlage mit einem nicht rückzahlbaren Investitionskostenzuschuss, sofern ein unmittelbarer ökologischer Nutzen (Klimaschutzeffekt, Luftreinhaltung) gegeben ist.

Förderungsbasis für die Investitionsförderung gemäß Richtlinie für die Umweltförderung im Inland: Förderungsbasis sind die umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten. Die Ermittlung der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten erfolgt gemäß den Umwelleitlinien und Förderungsrichtlinien für die Umweltförderung im Inland.

Informationen zur Umweltförderung finden sich unter

www.public-consulting.at/blueline/upload/infoblattdemonstrationsanlagenneu.pdf

www.public-consulting.at/blueline/upload/FRL%202002.pdf

(Bitte jeweils den vollständigen Link in den Browser kopieren)

Die Antragstellung erfolgt in Form eines Projektantrages, der bei der FFG eingereicht werden muss. Die Abstimmung bezüglich des Förderanteils, der von der KPC bestimmt wird, erfolgt automatisch über die Abwicklungsstellen. Gegebenenfalls werden Antragsteller zum Nachreichen von Informationen von der jeweiligen Abwicklungsstelle kontaktiert.

Im Fall der zusätzlichen Förderung von Investitionskosten durch die KPC werden zwei Förderungsverträge erstellt:

- Fördervertrag der FFG für F&E-relevante Kosten
- Fördervertrag der Kommunalkredit Public Consulting für Investitionskosten

4.4 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim antragstellenden Konsortium.

4.5 Beurteilungskriterien

1. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf das Programm (30 %)

- Programmziele und Themen (15 %)
 - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele
 - Themenpriorität gemäß Leitfaden für die Projekteinreichung, Kapitel 3.
- Ökologischer Effekt (15 %)
 - Potenzial zur Reduktion von klimaschädigenden und treibhauswirksamen Gasen wie z. B. Kohlendioxid durch die Reduktion des Einsatzes fossiler Energieträger (z. B. Einsatz erneuerbarer Energien)

2. Qualität des Vorhabens (25 %)

- Innovation und Qualität (15 %)
 - Innovationsgehalt
 - wissenschaftliche Qualität und Methodik
 - Qualität der Planung
- Ausrichtung nach internationalen Standards (10 %)

3. Eignung der Förderungswerber / Projektbeteiligten (15 %)

- Wissenschaftlich-technische Kompetenz
- Potenzial des Konsortiums zur Realisierung

4. Ökonomisches Potenzial und Verwertung (30 %)

- Markt und Verwertung (15 %)
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes
 - Marktpotenzial der Ergebnisse
 - Verwertungs- und Disseminierungsplan
- Anteil der österreichischen Wertschöpfung (15 %)

Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Als Rechtsgrundlage für die Projektart Experimentelle Entwicklung kommen die FTE-Richtlinien gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der geltenden Fassung vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) zur Anwendung.

Bei Investitionsförderungen kommen zum einen Teil die FTE-Richtlinien gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der geltenden Fassung vom 19.11.2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/I2/2007) zur Anwendung. Zum anderen Teil werden Investitions-Projekte auf Basis der Richtlinie für die Umweltförderung im Inland und dem Umweltförderungsgesetz (BGBl Nr. 185/1993) in der geltenden Fassung unterstützt.

05. Ablauf

5.1 Einreichung und Beratung

Der gegenständliche Leitfaden ist die Grundlage für die Einreichung von Projektanträgen. Die vom Klima- und Energiefonds beauftragte Abwicklungsstelle ist die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Investitionsanteile werden durch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH abgewickelt.

Für die Einreichung von Projektanträgen sind ausschließlich die vorgegebenen Formulare für Projektanträge (Teil A und B) zu verwenden. Leitfaden und Formulare für den Projektantrag sind unter www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at im Downloadcenter verfügbar.

Im Fall der Förderung von Investitions-Projekten können die Angaben des Förderantrages jedoch zur Erstellung von Förderungsberichten sowie für statistische Auswertungen verwendet werden. Weiters behält sich der Klima- und Energiefonds das Recht vor, den Namen des Förderungswerbers, die Tatsache einer gewährten Förderung, den Förderungssatz, die Förderungshöhe sowie den Titel des Projektes und das Ausmaß der durch die Förderung angestrebten Umweltentlastung nach Genehmigung der Förderung zu veröffentlichen.

Es gibt die Möglichkeit, eine Einreichberatung durch die Abwicklungsstelle FFG in Anspruch zu nehmen.

Alle eingereichten Projektanträge werden nur den mit der Abwicklung der Ausschreibung betrauten Stellen und dem Programmeigentümer zur Einsicht vorgelegt. Alle beteiligten Personen sind zur Vertraulichkeit verpflichtet.

Die Einreichfrist endet mit Montag, den 30. Oktober 2009, 12 Uhr einlangend via eCall bei der Einreichstelle, der FFG.

Nach Einreichung erhalten die Einreicher eine schriftliche Eingangsbestätigung.

5.2 Auswahl der Projekte

Die Evaluierung von Förderungsansuchen erfolgt in zwei Schritten.

5.2.1 Formaler Check

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Abwicklungsstelle FFG auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Formalkriterien, die zur formalen Ablehnung des Antrags führen, sind:

- Nicht fristgerechtes Einlangen des Förderungsansuchens
- Grundsätzliches Nicht-Einhalten der Form des Förderungsansuchens
- Grundsätzliches Nicht-Einhalten der nötigen projektartspezifischen Voraussetzungen

5.2.2 Jurierung

Für **Anträge**, welche die Formalprüfung positiv bestanden haben, erfolgt die eigentliche fachliche und inhaltliche Jurierung **inklusive eines Hearings mit den Antragstellern**. Diese erfolgt durch unabhängige nationale und internationale Experten, wobei alle mit dem Bewertungsverfahren befassten bzw. bei der Jurysitzung anwesenden Personen zur Verschwiegenheit über die ihnen im Rahmen dieser Funktion bekannt gewordenen Informationen verpflichtet sind.

Außerdem erfolgt eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Bonität) der beteiligten Unternehmen durch FFG-interne Experten. Im Bedarfsfall können von der Förderstelle nähere Erläuterungen den Antrag betreffend eingeholt werden.

Die Prüfung der Fördervoraussetzungen und die Ausarbeitung eines Förderungsvorschlages für den Investitionskostenanteil erfolgt durch die Experten der KPC.

Nach Abschluss der technisch-wissenschaftlichen Jurierung werden die Projekte in den Gremien des Klima- und Energiefonds behandelt. Der Klima- und Energiefonds behält sich das Recht vor, Projekte mit inhaltlichen Überschneidungen zusammenzuführen und entsprechende Auflagen zu formulieren. Die finale Förderentscheidung trifft das Präsidium des Klima- und Energiefonds.

5.3 Vertragserrichtung

Die vom Präsidium zur Förderung oder Finanzierung vorgeschlagenen Projekte erhalten vom Klima- und Energiefonds ein für ein Monat befristetes Förderangebot. Mit Annahme des Förderangebotes wird ein Vertrag zwischen dem Antragsteller und der Förderstelle aufgesetzt (Fördervertrag). Auflagen aus der Evaluierung sind zu berücksichtigen.

Sollte es nach Förderzusage/Projektstart zum Ausfall eines Projektpartners kommen, so ist vom Konsortium nachzuweisen, dass die zur Projektdurchführung erforderlichen Kompetenzen durch die verbleibenden Projektpartner hinreichend abgedeckt werden, andernfalls ist ein neuer Projekt-

partner in das Konsortium aufzunehmen. Jedenfalls bedarf eine Änderung in der Partnerstruktur der vorherigen Genehmigung durch die FFG.

5.4 Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen

Mit Retournierung des unterschriebenen Vertrags zwischen dem Klima- und Energiefonds und dem Antragsteller sowie Erfüllung aller Auflagen (falls vorhanden) muss zusätzlich eine Kopie des Konsortialvertrags der FFG zugeschickt werden. Als nächster Schritt erfolgt nun die Auszahlung der ersten Förderrate (Startrate).

Der Auszahlungsmodus hängt von der Dauer des Projekts ab, wobei maximal jährliche bzw. den Projektmeilensteinen entsprechende technische und finanzielle Berichte notwendig sind, auf welche – nach positiver Begutachtung und Approbation des Berichts durch die FFG – die Auszahlung einer weiteren Förderrate folgt. Die endgültigen Eckdaten der Berichtslegungspflicht werden im Fördervertrag festgelegt.

Bei Ende des Projekts ist ein umfassender Endbericht (sowohl in technischer als auch finanzieller Hinsicht) notwendig.

Die Schlussrate wird jedoch erst nach Entlastung durch die Revisionsabteilung der FFG aufgrund der positiven Evaluierung des Endberichts ausbezahlt.

Die Auszahlung der Förderung für den Investitionsanteil erfolgt nach Umsetzung des Projekts und nach Vorlage der Endabrechnung. Abhängig vom Projektfortschritt sind Teilauszahlungen möglich.

Auszahlung der Förderraten

Projektdauer	1. max. Förderrate (Startrate)	2. max. Förderrate (% der GFS)	3. max. Förderrate (% der GFS)	4. max. Förderrate (% der GFS)	5. max. Förderrate (% der GFS) – Endbericht	Max. Schlussrate (% der GFS) – Revision
bis 1 Jahr	40	–	–	–	40	20
> 1 Jahr < 2 Jahre	40	20	–	–	20	20
> 2 Jahre < 3 Jahre	40	20	20	–	–	20
> 3 Jahre < 4 Jahre	40	15	15	10	–	20

GSF: Gesamtfördersumme
Tabelle 5.1

06. Kontakte

6.1 Programmauftrag und -verantwortung

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien
Tel: +43/1/5850390-0
Fax: +43/1/5850390-11
E-Mail: office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

6.2 Programmabwicklung

Österreichische Forschungsförderungs-
gesellschaft (FFG),
Bereich Thematische Programme
Sensengasse 1, 1090 Wien
www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at
www.ffg.at



Information und Beratung nach
DI (FH) Katrin Saam
Tel.: +43/57755 - 5041
Fax: +43/57755 - 95040
E-Mail: katrin.saam@ffg.at

Unterlagen bzw. notwendige Dokumente für die Ausschreibung

Allgemeine Informationen, den Leitfaden für Antragstellung sowie Antragsformulare finden Sie unter: www.leuchttuerme-e-mobilitaet.at

Folgende Antragsformulare sind verfügbar

Antragsformular für Leuchtturmprojekte

Abwicklungsstelle für Investitionsprojekte

Kommunalkredit Public Consulting GmbH
Türkenstrasse 9, 1092 Wien
www.public-consulting.at



Kontakt und Beratung:

DI Eva Plunger MSc,
Tel.: +43/1/31 6 31 - 244
Fax: +43/1/31 6 31 - 104
E-Mail: e.plunger@kommunalkredit.at

07. Anhang

7.1 Weiterführende Informationen zu Personalkosten

Die folgenden Punkte beziehen sich auf Forschungsförderung auf Basis der FTE-Richtlinie.

7.1.1 Mitarbeitende Eigentümer

Mitarbeitende Eigentümer sind grundsätzlich über den Gemeinkostenzuschlag abzurechnen. Angestellte Minderheitsgesellschafter (bis zu 25 % Anteil) können als Mitarbeiter abgerechnet werden.

Ausnahmen sind bei kleinen Unternehmen [Schwellwerte lt. EU-Definition: max. 50 Mitarbeiter, max. 10 Mio. Euro Umsatz, max. 10 Mio. Euro Jahresbilanzsumme] unter ausdrücklicher Genehmigung möglich. Projektbezogene Leistungen von Eigentümern (mit einem Anteil von mindestens 25 %) können:

- mit einem pauschalen Stundensatz von 35,- Euro/h abgerechnet werden. Bei Nutzung dieser Möglichkeit der Einzelabrechnung können für eine Person pro Jahr maximal 59.000,- Euro geltend gemacht werden.
- mit dem tatsächlichen Gehalt bzw. Unternehmerlohn abgerechnet werden. Höchstgrenze ist entweder das Gehalt des teuersten Mitarbeiters mit entsprechender Qualifikation. Für den Fall, dass ein Vergleich hinsichtlich der Qualifikation nicht möglich ist (z. B. bei sehr kleinen Unternehmen), können ersatzweise die Personalkategorien sowie die Grenzen der „Verordnung des Bundesministers für Finanzen BGBl. II Nr. 50/1999, Anhang 3, in der jeweils geltenden Fassung“ als Höchstgrenze herangezogen werden – der Zahlungsfluss ist jedenfalls nachzuweisen.

7.1.2 Universitäten / Forschungseinrichtungen

Angestellte von Universitäten werden aus dem Globalbudget der jeweiligen Universität und nicht aus Budgets des öffentlichen Haushalts bezahlt. Ausgliederte Forschungseinrichtungen haben ebenfalls eine eigenständige Budgetverantwortung. Die allgemeinen Ausführungen bezüglich der Personalkostenermittlung gelten daher grundsätzlich auch für Universitäten und ausgegliederte Forschungseinrichtungen. Das heißt, dass Kosten von Universitätsangestellten anerkannt werden.

7.1.3 Personen im öffentlichen Dienst

Falls Personen im öffentlichen Dienst (Bundes-, Landes- und Gemeindebedienstete) Leistungen für ein gefördertes Vorhaben erbringen, können die diesbezüglichen Kosten prinzipiell nur dann als zuschussfähig anerkannt werden, wenn eine Doppelverrechnung zu Lasten öffentlicher Haushalte ausgeschlossen werden kann. D. h., die Personalkosten bereits aus öffentlichen Mitteln bezahlter Personen können nicht nochmals im Wege eines geförderten Projektes abgerechnet werden. Für den Fall, dass Personalkosten von Personen des öffentlichen Dienstes im Rahmen einer Beauftragung (Leistungen Dritter) entstehen bzw. abgerechnet werden, gelten die o. a. Einschränkungen nicht.

7.1.4 Erläuterung Personalkosten-Obergrenzen

Zur Frage der maximalen Höhe der förderbaren Personalkosten finden sich Regelungen in den „FTE-Richtlinien“, Pkt. 3.3. sowie in den hierzu subsidiär anzuwendenden „Allgemeinen Rahmenrichtlinien“ (ARR 2004), § 21 (2), Z 9.

Die Personalkosten sind bis zum Ausmaß der gemäß Ziffer 8 der „Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtssetzender Maßnahmen“ jeweils festgelegten Richtwerte förderbar (BGBl. II Nr. 50/1999, Anhang 3, in der jeweils geltenden Fassung).

Im Zusammenhang mit der Förderung international exzellenter Forschung kann eine Überschreitung der grundsätzlich vorgesehenen maximalen Personalkosten erforderlich werden. Liegt ein begründbarer Ausnahmefall vor – solche Begründungen wären insbesondere die international übliche Bezahlung besonderer Forschungsexpertise – kann von den grundsätzlich vorgesehenen Personalkosten-Obergrenzen abgegangen werden.

Nachstehende Tabelle 7.1 ist eine Zusammenstellung der aktuellen Höchstwerte für Personalkosten (Valorisierung für 2009) und soll beispielhaft die Zuordnung erleichtern:

Die Berechnung des Stundensatzes erfolgt folgendermaßen: $(\text{Bruttomonatsgehalt} * 1,32 \text{ (= durchschnittliche Arbeitgeber-Abgaben)} * 14) / 1.680$ (= Jahresstunden bei Vollbeschäftigung 40h-Woche)

Beispiel – vollzeitbeschäftigt –
Bruttomonatsgehalt 1.000,- Euro:
 $(1.000 * 1,32 * 14) / 1.680 = 11,-$ Euro Stundensatz

Beispiel – teilzeitbeschäftigt 20h/Woche –
Bruttomonatsgehalt 500,- Euro:
 $(500 * 1,32 * 14) / 840 = 11,-$ Euro Stundensatz

Alternativ können aus dem Rechnungswesen des jeweiligen Partners abgeleitete Stundensätze angegeben werden.

Bei Überstundenleistungen im Rahmen der arbeitsrechtlichen Bestimmungen ist der Stundenteiler im Ausmaß der Höhe der geleisteten Überstunden zu erhöhen. Bei teilzeitbeschäftigten Mitarbeitern ist der Stundenteiler analog zum Ausmaß der Teilzeitbeschäftigung zu reduzieren.

Höchstwerte für Personalkosten: Valorisierte Werte für 2009				
Beschäftigte nach Funktionen	Beispiele für Funktionszuordnung	Zuordnung zu Gruppe lt. Verordnung	Jahrespersonalkosten (Brutto inkl. LNK)	Jahresstunden/Valorisierter Stundensatz 2009
Wissenschaftliche Beschäftigte				
1. Führungsebene (I)	Wissenschaftliche Leitung	VB-HL-Höh. Dienst 1	116.565	1680 / 69,38
2. Führungsebene (H)	stv. Wissenschaftliche Leitung, Area Leitung etc.	VB-HL-Höh. Dienst 2	100.868	1680 / 60,04
Key Scientist (G)	Key Researcher	VB-HL-Höh. Dienst 1	116.565	1680 / 69,38
Senior Scientist (F)	Senior Researcher	VB-HL-Höh. Dienst 2	100.868	1680 / 60,04
Scientist (E)	Researcher	VB-HL-Höh. Dienst 3	85.170	1680 / 50,70
Beschäftigte in der Administration				
1. Führungsebene (I)	Geschäftsführung (GF)	VB-HL-Höh. Dienst 1	116.565	1680 / 69,38
2. Führungsebene (H)	Assistenz der GF	VB-HL-Höh. Dienst 2	100.868	1680 / 60,04
Key Administration (G)	Controlling	VB-HL-Höh. Dienst 1	116.565	1680 / 69,38
Administration (F)	Assistenten	VB-VD-Gehob. Dienst 1	44.945	1680 / 26,75
Techniker/Fachkräfte	Techniker	VB-VD-Gehob. Dienst 1	44.945	1680 / 26,75

in Euro pro Jahr ohne kalkulatorische Zuschläge / Tabelle 7.1

Bitte beachten Sie, dass bei der Berechnung des Stundensatzes von einer Vollzeitbeschäftigung mit 1.680 Stunden pro Jahr und 14 Monatsgehältern ausgegangen wird. Bei Teilzeitbeschäftigungen bzw. mehr Gehaltsauszahlungen ist das Bruttomonatsgehalt auf die vorgegebene Basis (1.680 Stunden bzw. 14 Monatsgehälter) umzurechnen.

Bei kooperativen und ähnlich betroffenen Forschungsinstituten, die nicht aus öffentlichen Mitteln basisfinanziert werden, können 1.500 Stunden pro Jahr für ein Vollzeitäquivalent als Mindeststundenteiler für die jahresbezogene Projektstundensatzberechnung herangezogen werden, wenn die Differenz auf den sonst in der FFG üblichen

Mindeststundenteiler von 1.680 nachweislich Agenden zur Unterstützung der Forschungstätigkeit des Institutes (zum Beispiel für branchenspezifische Dissemination von Forschungs-Know-how, wissenschaftliche Fortbildung etc.) betrifft. Voraussetzung ist eine ausdrückliche Genehmigung durch die FFG.

Der Mindeststundenteiler von 1.500 h ist auf 40 Wochenstunden bezogen. Bei davon abweichenden (im Anstellungsvertrag geregelten) Dienstverhältnissen ist der Mindeststundenteiler aliquot gesenkt oder erhöht anzuwenden (z. B. Teilzeitbeschäftigungen, 38,5 Wochenstunden oder Überstundenpauschalen).

7.2 Weitergehende Informationen zu Gemeinkosten

Allfällige Gemeinkostenzuschläge (z. B. für Miete, Strom, Reinigung, Büromaterial, Sekretariatspersonal) sind grundsätzlich zuschussfähig, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

Die Zuteilung der Gemeinkosten hat transparent und plausibel zu sein. Die Gemeinkosten sind (z. B. nach Arbeitszeit, Gehaltskosten, Bürofläche) sämtlichen für das Unternehmen (Betrieb, Dienststelle) insgesamt sachlich in Betracht kommenden Kostenstellen (und nicht nur dem geförderten Vorhaben) zuzuordnen.

Direkt dem Vorhaben verrechnete Kosten dürfen nicht gleichzeitig auch in den Gemeinkosten verrechnet werden.

Die dem geförderten Vorhaben zugerechneten Gemeinkosten dürfen keine Kosten enthalten, die von einer Förderung grundsätzlich ausgeschlossen sind. Dies sind z. B.

- Zusätzliche Kosten der FFG-Antragsstellung, Vorsprachen bei der FFG
- AfA-geförderte Investitionen des lfd. Projektes
- Bewirtungskosten
- Werbe- und Marketingkosten
- PR-Kosten
- Vertriebskosten (meist auch Fuhrparkkosten)
- Verbuchte Forschungsaufwendungen
- Rücklagen
- Rückstellungen
- Forderungsausfälle
- Kursdifferenzen
- Buchwerte abgegangener Anlagen
- Schadensfälle
- Periodenfremde Aufwendungen
- Finanzierungskosten, Zinsen

Auszahlung der Förderraten

Unternehmenskategorie	Zahl der Mitarbeiter	Umsatz	oder Bilanzsumme
Mittelgroß	← 250	⋈ 50 Mio. Euro	⋈ 43 Mio. Euro
Klein	← 50	⋈ 10 Mio. Euro	⋈ 10 Mio. Euro
Mikro	← 10	⋈ 2 Mio. Euro	⋈ 2 Mio. Euro

GSF: Gesamtfördersumme
Tabelle 7.2

Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Str. 5/22, 1060 Wien

Gestaltung: ZS communication + art GmbH

Programmabwicklung:
Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG),
Sensengasse 1, 1090 Wien

Coverfoto: stockxpert

Druck: gugler* cross media (Melk/Donau). Bei der mit Ökostrom durchgeführten Produktion wurden sowohl die Anforderungen des Österreichischen Umweltzeichens als auch die strengen Öko-Richtlinien von greenprint* erfüllt. Sämtliche während des Herstellungsprozesses anfallenden Emissionen wurden im Sinne einer klimaneutralen Druckproduktion neutralisiert. Der Gesamtbetrag daraus fließt zu 100 % in ein vom WWF ausgewähltes Klimaschutz-Projekt in Karnataka/Indien (http://www.greenprint.at/uploads/myclimate_portfolio.pdf).



greenprint*
klimaneutral gedruckt.

Papier: Olin

Herstellungsort: Wien, Juli 2009

Im Interesse des Textflusses und der Lesefreundlichkeit werden nach Möglichkeit geschlechtsunspecifische Termini verwendet. Alle Bezeichnungen schließen durchgehend die weibliche Form ein.

