

Leitfaden

Nachhaltige Mobilität

in der Praxis

Jahresprogramm 2023

Ein Programm des Klima- und Energiefonds im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich



Wien, Mai 2023

Inhalt

	Vorwort	3
1.0	Das Wichtigste im Überblick	4
2.0	Strategie und Ziele des Programms	6
2.1	Ausgangssituation	6
2.2	Programmziele	6
2.3	Fokus der Ausschreibung	7
2.4	Abgrenzung zu anderen Programmen des BMK	7
2.5	Programmspezifische Definition „Nachhaltige Mobilitätsformen“	8
3.0	Ausschreibungsschwerpunkt 1: „E-Mobilität in der Praxis“	9
3.1	Ausgeschriebene Dienstleistungen	9
3.1.1	Projektstudie „Ladeinfrastrukturlösungen für Garagenbetreiber:innen“	9
3.2	Einreichung von Projektideen zur Förderung	10
4.0	Ausschreibungsschwerpunkt 2: „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“	12
4.1	Ausgeschriebene Dienstleistungen	12
4.1.1	Projektstudie „Zielgruppenspezifische Angebote und Lösungen zur Vermeidung von Mobilitätsarmut“	12
4.1.2	Innovative Methoden zur Änderung des Mobilitätsverhaltens in Stadt und Land	13
4.1.3	Healthy Streets Index Austria – Methodenentwicklung für Österreich	14
4.1.4	Leitfaden für Initiativen und Gemeinden zur Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten im suburbanen und im ländlichen Raum	15
4.1.5	Projektstudie „Rechtliche Rahmenbedingungen von Sharing im Wohnbau“	16
4.2	Einreichung von Projektideen zur Förderung	18
5.0	Wegweiser zur Ausschreibung	19
5.1	Allgemeines	19
5.2	Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen	19
5.3	Budget	19
5.4	Grundsätze der Ausschreibung	20
5.5	Unterstützte Maßnahmen	20
5.6	Einreichunterlagen	20
5.7	Anerkennbare Kosten	20
5.8	Verwertungsrechte	21
5.9	Beurteilungskriterien	21
5.10	Berichtslegung und Endpräsentation	21
5.11	Rechtsgrundlagen und EU-Konformität	21
6.0	Ablauf	22
7.0	Einreichung und Kontakte	22
	Impressum	23

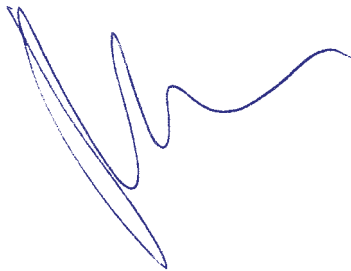
Vorwort

Die Notwendigkeit, unsere Mobilitätsgewohnheiten zu verändern und umweltfreundlichere Transportmittel zu fördern, ist deutlicher denn je. Angesichts des Anstiegs der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und der dringenden Notwendigkeit, unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren, insbesondere vor dem Hintergrund von Rohstoffknappheit aufgrund von Kriegen, ist es unerlässlich, dass wir uns dieser Herausforderung stellen.

Das Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ zielt darauf ab, Hürden und Herausforderungen zu analysieren und maßgeschneiderte sowie praxisorientierte Lösungen für eine umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln und zu erproben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Aspekt „Von der Forschung in den Markt“: Wir unterstützen innovative und nachhaltige Projekte dabei, ihre Lösungen schnell und breit in die Anwendung bzw. auf den Markt zu bringen und damit den Übergang zu einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität in unserer Gesellschaft zu beschleunigen.

Wir sind überzeugt, dass es für eine nachhaltige Mobilität in der Praxis unerlässlich ist, lokale und regionale Akteur:innen sowie verschiedenste Bevölkerungsgruppen einzubeziehen und auf deren Erfahrungen und Bedürfnisse einzugehen. Das Programm ist daher darauf ausgerichtet, eine breite Palette von Projekten zu unterstützen, die die Vielfalt unserer Gemeinden und Regionen widerspiegeln.

Wir laden Sie herzlich ein, mit uns den Weg zu einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität zu beschreiten. Wir freuen uns darauf, Ihre Ideen und Projekte kennenzulernen und gemeinsam eine lebenswerte Zukunft für uns alle zu gestalten.



Bernd Vogl
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds

1.0 Das Wichtigste im Überblick

Allgemeines zur Ausschreibung

Zulässig im Sinne der Ausschreibung sind Projekteinreichungen im Bereich Personen- und Güterverkehr. Grundsätzlich sind Projekteinreichungen zu allen Verkehrsmitteln zulässig, solange damit nachweislich ein positiver Beitrag für eine nachhaltige Mobilitätswende geleistet wird.

Ausschreibungsschwerpunkte

Neben dem Ausschreibungsschwerpunkt „**E-Mobilität in der Praxis**“ können im Ausschreibungsschwerpunkt „**Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern**“ auch andere nachhaltige Mobilitätsformen unterstützt werden, sofern diese Projekte

- aufzeigen, wie im Rahmen der praktischen Projektumsetzung bestehende Hürden bewältigt werden können,
- damit über Pilot- bzw. Pioniercharakter verfügen und
- Potenzial für eine hohe Replizierbarkeit der Projektumsetzung in Österreich haben.

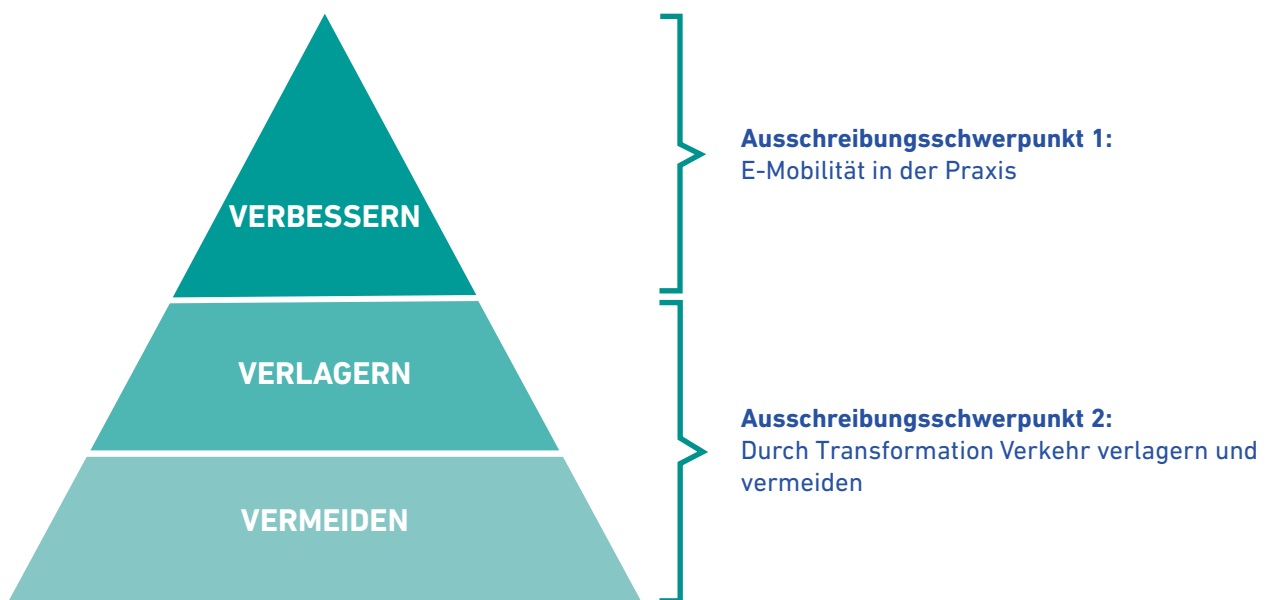


Abbildung 1: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität (siehe Mobilitätsmasterplan 2030)

Zugelassene Projektwerber:innen

Alle Organisationen und Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich beitragen können.

Verfügbares Programmbudget und zulässige Projektvolumina

Ein Gesamtbudget von 1,0 Mio. Euro steht zur Verfügung.

Für jedes ausgewählte Projekt stehen maximal 100.000 Euro zur Verfügung.

Beauftragung oder Förderung

In den beiden Ausschreibungsschwerpunkten gibt es jeweils exakt definierte Dienstleistungen, die gem. BVerG i.d.G.F. beauftragt werden (siehe 3.1 + 4.1 Ausgeschriebene Dienstleistungen).

Alle anderen Projekteinreichungen unterliegen der UFI-Dienstleistungsrichtlinie (UFI-DL-RL) und erhalten eine Förderung.

Alle eingereichten Projekte werden nach einer formalen Prüfung einer unabhängigen Fachjury für eine inhaltliche Evaluierung vorgelegt. Von der Fachjury vorgeschlagene Projekte werden final vom Präsidium des Klima- und Energiefonds genehmigt. Die Umsetzung der Projekte muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung bzw. des Förderungsvertrags erfolgen.

Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkenbaren Kosten in direktem Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und werden durch die Fachjury begutachtet. Der Klima- und Energiefonds übernimmt die Kosten dieses Leistungspakets in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge.

Bei der Inanspruchnahme einer Förderung sind ausschließlich Leistungen externer Dienstleistungen förderwürdig (Grundlage: UFI-DL-RL). Die Förderhöhe liegt maximal bei 50 % (Wettbewerbsteilnehmer:innen) bzw. 70 % (Nicht-Wettbewerbsteilnehmer:innen). Eingebroughte Eigenleistungen sind nicht förderwürdig.

Förderwürdig sind Beratungsleistungen einschließlich Informationsveranstaltungen, Umweltstudien und Planungsleistungen, Schulungen und Vernetzungsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit den Maßnahmen gemäß § 4 Abs. 1 Investitionsförderungsrichtlinien Umweltförderung im Inland 2015 stehen.

Sofern die Umsatzsteuer nachweislich tatsächlich und endgültig von der Förderungsnehmerin bzw. vom Förderungsnehmer zu tragen ist, somit für sie oder ihn keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann sie als förderbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

Einreichung

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle (www.umweltfoerderung.at) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Einreichung:

ab Mittwoch, 17. Mai 2023

bis Mittwoch, 04. Oktober 2023, 12:00 Uhr

Einreichung bei: www.klimafonds.gv.at/call/nachhaltige-mobilitaet-in-der-praxis-2023

2.0 Strategie und Ziele des Programms

2.1 Ausgangssituation

Der globale Klimawandel ist die aktuell größte Herausforderung der Menschheit. Das Klimaabkommen von Paris gibt dazu den Weg zur Dekarbonisierung vor. 195 Staaten haben sich 2015 geeinigt, ambitionierte Schritte zur Treibhausgasreduktion zu setzen. Im Rahmen des europäischen „green deals“ wurde das „fit for 55“-Paket initiiert, um durch eine Reihe von Rechtsvorschriften die Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 55 % zu senken. Die österreichische Bundesregierung hat das Ziel, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dafür müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Mio. tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden. Mit dem „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor präsentiert und damit dargestellt, wie die Mobilitätswende nach dem Prinzip „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ gelingen kann.¹

Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-Emissionen zu schaffen, bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme, um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) deutlich zu steigern.²

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge, erforderlich. Zusätzlich gilt es, verkehrssparende Raumstrukturen und Mechanismen bzw. Praktiken zur Reduktion des Verkehrs- und Transportaufwands (suffiziente Mobilitäts- und Konsumstile) voranzutreiben. Digitalisierung und kooperative, automatisierte Mobilität bergen ebenfalls großes Potenzial zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Die Themen Sozialverträglichkeit, Inklusion und Daseinsvorsorge werden dabei miteinbezogen.

2.2 Programmziele

Die langfristige Vision für den Verkehr der Zukunft ist die „saubere Mobilität“, insbesondere die E-Mobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren alternativen Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr). Dabei spielen intelligente integrierte Mobilitätskonzepte und eine effiziente Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Energieträgern eine wesentliche Rolle. Die Mobilitätswende wird nicht nur einen wesentlichen Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen, sondern auch langfristig Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern und eine internationale Vorreiterfunktion von Technologie aus Österreich ermöglichen.

Das Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ ist ein Treiber und Wegbereiter für die Verbreitung der Elektromobilität und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich. Die Mobilitätsformen sollen dabei nicht isoliert, sondern im Verbund betrachtet werden, um ein möglichst attraktives Angebot für den Umstieg von fossil betriebenen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

Übergeordnetes Ziel des Programms ist es, Konzepte zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln und möglichst viele Fahrten von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Fahrten mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen und/oder anderen nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV, Fuß- und Radverkehr) zu ersetzen sowie zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes – beispielsweise durch Sharing-Projekte – beizutragen. Die Energie für alle Mobilitätsformen soll dabei aus erneuerbaren Energieträgern zur Verfügung gestellt werden.

¹ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, Wien 2021; www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan.html

² Aktuelles Regierungsprogramm, Kapitel „Verkehr & Infrastruktur“

2.3 Fokus der Ausschreibung

Mit der Ausschreibung 2023 sollen verstärkt bestehende Hürden abgebaut und Lösungsmöglichkeiten im Bereich nachhaltiger Mobilität adressiert werden. Neben dem Ausschreibungsschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“ können im Ausschreibungsschwerpunkt „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“ auch andere nachhaltige Mobilitätsformen unterstützt werden, sofern diese Projekte

- aufzeigen, wie im Rahmen der praktischen Projektumsetzung bestehende Hürden bewältigt werden können,
- über Pilot- bzw. Pioniercharakter verfügen und
- Potenzial für eine hohe Replizierbarkeit der Projektumsetzung in Österreich haben.

Bei der Gestaltung und Aufbereitung der Projektergebnisse ist zu beachten, dass diese eine breite Nachahmung ermöglichen und vereinfachen.

Alle Projekte (unabhängig vom Ausschreibungsschwerpunkt) müssen zumindest einem der folgenden drei Zielbereiche zuzuordnen sein:

- **Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung von nachhaltigen Mobilitätslösungen:**
Gesucht werden Projekte und Maßnahmen, die zum Abbau von Hürden und zur Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen führen. Dabei kann es sich um technische, organisatorische, regulatorische, rechtliche und/oder betriebswirtschaftliche Hürden handeln.
- **Unterstützung von Transformationsprozessen für eine beschleunigte Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätslösungen:**
Gesucht werden Lösungsansätze in unterschiedlichen Lebensbereichen, die nachhaltige Mobilitätslösungen fördern oder helfen, Verkehr zu vermeiden oder zu verlagern. Die Mobilitätslösungen müssen dabei nicht notwendigerweise direkt dem Mobilitätsbereich zuzuordnen sein. Fast alle Lebensbereiche generieren Verkehr (z. B. Konsum, Bildung, Arbeit, Gesundheit, Tourismus, Sport). Nachhaltige Transformationsprozesse in diesen Bereichen, wie etwa die Verringerung von Arbeitswegen, die Einführung neuer (digitaler) Kommunikationstechnologien oder klimafreundliche Konsumkonzepte, können dazu führen, dass derzeit mit fossilen Treibstoffen zurückgelegte Wege verlagert und vermieden werden können.

- **Steigerung von Bewusstsein und Akzeptanz zum beschleunigten Einsatz von nachhaltigen Mobilitätslösungen:**

Projekte im Bereich Bewusstseinsbildung und Aus- und Weiterbildung, welche die Vorteile und den Nutzen nachhaltiger Mobilitätslösungen hervorheben, erfahrbar machen und verbreiten, sind wesentliche Treiber der Mobilitätswende. Gesucht werden Projekte, die Bewusstsein und Akzeptanz für betriebliche und/oder private Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen stärken und eine Basis für einen hohen Multiplikatoreffekt darstellen können.

2.4 Abgrenzung zu anderen Programmen des BMK

Bei Beratungen von Gemeinden und Betrieben im Rahmen von „**klimaaktiv mobil**“ identifizierte systemische Fragestellungen, Herausforderungen etc. können im Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ einer Lösung zugeführt werden. Dadurch wird es möglich, replizierbare Lösungen überregional für die gesamte Zielgruppe bereitstellen zu können. Aus diesem Grund sind vertiefende Koordinierung und Wissenstransfer zwischen den Programmen wünschenswert.

Die **E-Mobilitätsoffensive 2023** des BMK in Zusammenarbeit mit den Automobilimporteuren, Zweiradimporteuren sowie dem Sportfachhandel fördert die Beschleunigung der Markteinführung der Elektromobilität mit erneuerbaren Energien in Österreich durch zahlreiche Förderangebote. Eventuelle Investitionen für E-Fahrzeuge sowie E-Ladeinfrastruktur sollen primär im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2023 unterstützt werden. Diese Förderungen sind direkt über die Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zu beantragen. Für Flottenumstellungen im Bereich E-Busse und E-Nutzfahrzeuge stehen auch die neuen Förderprogramme „EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ sowie „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ zur Verfügung.

Für stark forschungsintensive Vorhaben im Mobilitätsbereich sei auf den FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende des BMK sowie auf die Programme „**Zero Emission Mobility**“ bzw. „**Zero Emission Mobility Implementation**“ des Klima- und Energiefonds verwiesen.

Die Erforschung und Entwicklung von Lade-/H₂-Bertankungsinfrastruktur im urbanen Umfeld sowie von neuen Lösungsbausteinen zur Systemintegration/

Mainstreaming von Sharing und urbaner Freizeit-/Tourismusbilität kann in der Ausschreibung **„Mobilität 2023: Urbane Mobilität und Fahrzeugtechnologien“** eingereicht werden.

2.5 Programmspezifische Definition „Nachhaltige Mobilitätsformen“

Nachhaltige Mobilitätslösungen zeichnen sich dadurch aus, im Betrieb emissionsfrei („Zero Emission“) zu sein oder den Ausstoß von Emissionen stark zu verringern (z. B. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV oder Shared-Mobility-Lösungen). Bei E-Mobilitätslösungen wird die Verwendung von 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern vorausgesetzt.

Bei allen Mobilitätslösungen sind die Belange der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit möglichst über die gesamte Produktlebensdauer (Produktion, Nutzung, Wiederverwendung/Recycling/Entsorgung) in Betracht zu ziehen. Die Mobilitätslösungen der Zukunft sollen möglichst emissionsarm, ressourcenschonend, inklusiv und sozialverträglich der österreichischen Bevölkerung und Besucher:innen/Reisenden zur Verfügung stehen.

3.0 Ausschreibungsschwerpunkt 1: „E-Mobilität in der Praxis“

Im Rahmen dieser Schwerpunkte sollen die eingereichten Projekte den Abbau von Hürden initiieren, nachhaltige Transformationsprozesse („Game Changer“) anstoßen und/oder Bewusstsein und Akzeptanz steigern.

3.1 Ausgeschriebene Dienstleistungen

3.1.1 Projektstudie „Ladeinfrastrukturlösungen für Garagenbetreiber:innen“

Herausforderung:

Verfügbare Ladeinfrastruktur stellt einen essenziellen Faktor für die Unterstützung des Hochlaufs der Elektromobilität dar. Mit dem stets wachsenden Bestand an E-Fahrzeugen wird die Standort- und Verfügbarkeitsfrage noch verstärkt. Zwar finden derzeit ungefähr 80 % der Ladetätigkeiten bei E-PKW zu Hause und am Firmenparkplatz statt, doch werden halböffentlich und öffentlich zugängliche Ladepunkte weiterhin eines der Fundamente für die Mobilitätswende darstellen. Eine wichtige Anlaufstelle hierfür werden Parkgaragen sein, wobei es sowohl rechtliche als auch wirtschaftliche Herausforderungen gibt und eine neutrale Informations- und Planungsgrundlage für die Betreiber:innen fehlt.

Ziel:

Das Ziel dieser Studie ist die Erstellung eines umfassenden Leitfadens für Garagenbetreiber:innen von öffentlichen Garagen in Österreich. Im Projekt sollen mittels eines intensiven Stakeholder:innen-Prozesses aktuelle Fragestellungen und Bedürfnisse aufgenommen und entsprechende Informationen und konkrete Lösungen aufbereitet werden. Es soll sowohl auf die technischen Möglichkeiten als auch auf die rechtlichen und strategischen Rahmenbedingungen eingegangen werden. Weiters sollen mögliche Use-Cases und Best-Practice-Beispiele dargelegt werden.

Erwartete Ergebnisse:

Darstellung der unterschiedlichen Ladelösungen in Garagen

- Welche technischen Varianten stehen Garagenbetreiber:innen als Ladelösungen zur Verfügung? Welche Voraussetzungen müssen für den Einbau von Ladein-

frastruktur gegeben sein (Leerverrohrung, Stromanschluss)? Welche Bedürfnisse gibt es bei den Nutzer:innen (u. a. Ladeleistungen, Lademanagement)?

- Potenzialerhebung von möglichen Anwendungsbereichen: Wie viele Parkgaragen/-plätze gibt es? Wie werden die Garagen aktuell genutzt?
- Welche verschiedenen Anwendungsbereiche gibt es? Was sind die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Garagenbetreiber:innen?

Spezifische Herausforderungen für Garagenbetreiber:innen

- Die Ausrüstung von Garagen mit an den Hochlauf angepasster Ladeinfrastruktur erfordert entsprechende Kapazitäten auf der Netzebene. Welche Lösungen gibt es hier, um die Netzbelastung zu minimieren? Wie können solche Erweiterungen zu vertretbaren Kosten verwirklicht werden? Dazu sollen im Stakeholder:innen-Prozess auch Vertreter:innen der Energieversorger- und Ladeinfrastrukturbranche integriert werden.
- Welche Anreize können gesetzt werden, um Langsamladen/Lastenmanagement/Smart Charging effizient umzusetzen? Wie kann man als Garagenbetreiber:in mit schwankender Konsumentennachfrage umgehen? Welche Möglichkeiten bestehen bei der Abrechnung/Abwicklung und der Tarifgestaltung des Ladevorgangs?

Businessmodelle für Garagenbetreiber:innen

- Wie lassen sich Garagenparkplätze mit Ladepunkten verknüpfen? Was sind aktuell die Best-Practice-Methoden für die Abwicklung von Ladevorgängen in Bezug auf Reservierung/Bezahlung/Abrechnung usw.?
- Ist V2X ein potenzieller Business-Case für Betreiber:innen/Nutzer:innen (z. B. durch Koppelung mit lokaler Stromerzeugung und lokaler Speicherung)?
- Welche alternativen Angebote können den Kundinnen und Kunden geboten werden? Welche Kopplungsmöglichkeiten mit Carsharing/Bikesharing/E-Scootersharing und Multimodalität/öffentlichem Verkehr gibt es? Wie könnten öffentliche Garagen und Parkplätze als intelligente Mobilitätsknotenpunkte genutzt werden? Dazu sollen im Stakeholder:innen-

Prozess auch Vertreter:innen der Immobilienwirtschaft und der Wohnbauträger integriert werden.

Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen:

- **Rechtlich:** Wie sehen die Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur in Parkgaragen aus? Welche rechtlichen Maßnahmen müssen getroffen werden, um die Garagenbetreiber:innen zu unterstützen? Welche Vorkehrungen müssen gesetzt werden, um einen einwandfreien Zugang zu schaffen und die zukunftssichere Errichtung von Ladepunkten zu erleichtern?
- **Strategisch:** Wie schnell muss der Ausbau vonstattengehen, um dem Bedarf der wachsenden Zahl an Elektrofahrzeugen (Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030: 100 % Neuzulassungen bis 2030) nachzukommen?

Fokus der Arbeit:

Fokus der Studie sind die im Stakeholder:innen-Prozess erarbeiteten Bedürfnisse der Garagenbetreiber:innen und ihrer Kund:innen. Ziel ist es, einen Leitfaden für Betreiber:innen zu schaffen, in welchem die oben genannten Fragestellungen bearbeitet und Lösungsvorschläge für die Umsetzung von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Garagen enthalten sind. Ergänzend dazu soll im Zuge des Projekts dargestellt werden, mit welchen Instrumenten und Tools die erarbeiteten Informationen effektiv an die Garagenbetreiber:innen herangetragen werden können. Hierzu ist eine enge Koordination des Projektteams mit OLE – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität empfohlen.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 75.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

3.2 Einreichung von Projektideen zur Förderung

Gesucht werden Projekte, die im Zusammenhang mit E-Mobilität dazu beitragen, den Markthochlauf zu beschleunigen und bestehende Barrieren bei der Markteinführung abzubauen. Adressiert werden Projekte, die durch den Technologiewechsel zu einer Effizienzverbesserung und damit zum Ziel „bestehenden Verkehr verbessern“ beitragen. Die Projekte zur E-Mobilität haben einen klaren Fokus auf nachhaltige E-Mobilitätslösungen und erfüllen die allgemeinen Programmziele im Bereich E-Mobilität (v.a. Reduktion von Emissionen durch den Einsatz von Strom aus regenerativen Quellen).

Erwartete Ergebnisse:

- **Pilotversuche:** Pionierhafte und praxisnahe Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen, die helfen, Verkehr in spezifischen Bevölkerungsgruppen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern
- **Umsetzungskonzepte und Projektstudien:** Erörterung und Aufarbeitung von praxisnahen verkehrsverlagernden Fragestellungen und bestehenden Hürden und somit Bereitstellung von Lösungsansätzen für Entscheidungsträger:innen und/oder Interessenvertretungen
- **Bewusstseinsbildung:** Erarbeitung und pilothafte Erprobung von bewusstseinsbildenden und akzeptanzsteigernden Maßnahmen zur Stärkung verkehrsverlagernder Lösungen

Mögliche Umsetzungsthemen:

- Projekte zur Demonstration der Potenziale durch bidirektionales Laden
- Einbindung von E-Mobilitätslösungen in das Konzept der „Energiegemeinschaften“ (Erneuerbare-Energie-Gemeinschaft und die Bürgerenergie-Gemeinschaft) gem. Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG)
- Feldtests, die die Integration der E-Mobilität im Zusammenspiel mit erneuerbaren Energien und der Strominfrastruktur erproben
- Projekte zur Erschließung klar definierter Zielgruppen (z.B. Pendler:innen) mit möglichst ähnlichen Nutzerprofilen
- Projekte, die den Markthochlauf in Fahrzeugsegmenten über den PKW hinaus unterstützen, also z. B. E-LKW (auch im kombinierten Verkehr) oder E-Nutzfahrzeuge (inkl. E-Traktoren) etc.
- Projekte zur Attraktivierung von touristischen Angeboten

- Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Nutzer:innenfreundlichkeit und Interoperabilität der Ladeinfrastruktur
- Ladestellenlösungen für den städtischen Raum, insbesondere in Wohnsiedlungen – „Wo laden Fahrzeugbesitzer:innen ohne zugewiesenen Parkraum?“
- Plattformen zur Unterstützung und Motivation von (auch potenziellen) Nutzer:innen, z. B. nach Vorbild Norwegen mit Elbil

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- UFI-Dienstleistungsrichtlinie

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Förderung:

- 50 % für Wettbewerbsteilnehmer:innen, 70 % für Nicht-Wettbewerbsteilnehmer:innen
- Förderungsbasis stellen die Nettokosten der in direktem Zusammenhang mit den oben beschriebenen inhaltlichen Maßnahmen stehenden Dienstleistung dar
- Max. 100.000 Euro

4.0 Ausschreibungsschwerpunkt 2: „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“

4.1 Ausgeschriebene Dienstleistungen

4.1.1 Projektstudie „Zielgruppenspezifische Angebote und Lösungen zur Vermeidung von Mobilitätsarmut“

Herausforderung:

Intensiviert durch die derzeit steigenden Energiepreise, rückt neben Energiearmut auch „Mobilitätsarmut“ stärker in den Fokus. Vulnerable Gruppen (z. B. armutsgefährdete Haushalte, Menschen mit Behinderung) die kein eigenes Auto besitzen sind v. a. im ländlichen Raum bzw. in schlecht mit ÖPNV erschlossenen urbanen Räumen in ihrer Mobilität stark eingeschränkt. Diejenigen, die über einen PKW verfügen, leiden derzeit speziell unter den gestiegenen Kosten. Elektrisch betriebene PKW sind in der Regel in der Anschaffung unerschwinglich oder nicht nutzbar für betroffene Bevölkerungsgruppen. Dazu kommt, dass vulnerable Gruppen oft besonders den Belastungen des heutigen Verkehrssystems ausgesetzt sind (z. B. Lärm, Abgase).

Ziel:

Die Ausprägung der Mobilitätsarmut ist stark abhängig von den räumlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Infrastruktur. In Städten ist die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Regel gut gegeben, allerdings wohnen dort z. B. vielfach besonders armutsgefährdete Personengruppen. In ländlich peripheren Regionen hingegen fehlt oftmals ein alltagstaugliches Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), um ohne PKW die täglichen Wege zurücklegen zu können. Ziel der Studie ist es, auf Basis der bisherigen Ergebnisse vertiefende, belastbare und (räumlich und zeitlich) möglichst hoch aufgelöste Daten und Fakten zum Mobilitätsverhalten von vulnerablen Gruppen zu erheben und darauf aufbauend praxisnahe Lösungen pilothaft mit einer definierten Zielgruppe in ländlichen Regionen Österreichs zu erproben.

Erwartete Ergebnisse:

Analyse räumlicher/regionaler Unterschiede

- Welche vulnerablen Bevölkerungsgruppen v. a. in ländlichen (suburbanen) Regionen Österreichs sind durch das gegenwärtige ÖPNV-Angebot besonders exponiert bezüglich Mobilitätsarmut?
 - Daraus ist eine Kategorisierung/Clusterung abzuleiten, um die heterogene Gruppe der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte besser differenzieren und geografischen Typologien zuordnen zu können (z. B. urban, suburban, rural) sowie die typischen Mobilitätsmuster hinterlegen zu können.
 - Gibt es statistische Häufungen bestimmter sozio-demografischer Daten in bestimmten regionalen Einheiten?
- Wie können verschiedene regionale Unterschiede kategorisiert werden (über urban/suburban/rural hinaus)?
- Durch welche Rahmenbedingungen sind die identifizierten Cluster gekennzeichnet? Welche clusterspezifischen Maßnahmen sind nötig?
- Wie viele Menschen bzw. Haushalte sind von Mobilitätsarmut in diesen Regionen betroffen?

Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe

- Welche Bedürfnisse und (täglichen/wiederkehrenden) Wege sind besonders betroffen?
- Wie lässt sich Mobilitätsarmut durch Verbesserung des ÖPNV begegnen? Welche rechtlichen, finanziellen oder organisatorischen Änderungen braucht es dazu? Lassen sich die Kosten dafür exemplarisch abschätzen?
- Wie können die Versorgungsangebote organisiert werden, um Mobilitätsarmut zu reduzieren (z. B. mobile/digitale Angebote)? Welche rechtlichen, finanziellen oder organisatorischen Änderungen braucht es dazu? Lassen sich die Kosten dafür exemplarisch abschätzen?

Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung und Entwicklung von Lösungswegen und pilot-hafte Umsetzung in der Praxis

- Wie können identifizierte Barrieren effektiv und zielgruppengerecht abgebaut werden? Welche Akteur:innen sind für die Umsetzung relevant? Welche Maßnahmen/Lösungsansätze sind zielgruppenspezifisch vorrangig zu setzen unter dem Aspekt einer Kosten-Nutzen-Abwägung?
- Wie können die identifizierten Zielgruppen angesprochen werden? Welche Kommunikationsinstrumente sollen zielgruppenspezifisch vorrangig zum Einsatz kommen bzw. von welchen Maßnahmen kann die größte Wirkung erwartet werden?

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 100.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.1.2 Innovative Methoden zur Änderung des Mobilitätsverhaltens in Stadt und Land

Herausforderung:

Die Angebote zu alternativen Mobilitätsangeboten im Personenverkehr außerhalb des motorisierten Individualverkehrs (MIV) haben zwar in den letzten Jahren stark zugenommen. Trotzdem ist die Akzeptanz, diese Angebote auch zu nutzen und auf Fahrten mit dem eigenen PKW zu verzichten, nach wie vor gering. Dazu kommt, dass der Kenntnisstand über alternative regionale Mobilitätsangebote in der hiesigen Bevölkerung teilweise erschreckend gering ist. Eine Lösungsmöglichkeit ist, sich mit zielgerichteten Kommunikationsstrategien an die diversen Zielgruppen zu wenden und so einen Beitrag zum Umdenken und zur Verhaltensänderung zu bewirken (mit Fokus auf „durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“).

Ziel:

Zielgerichtete Kommunikationsansätze und -maßnahmen entwickeln, um definierte Zielgruppen in der Bevölkerung direkt, niederschwellig, gender- und diversitygerecht anzusprechen. Um die diversen Zielgruppen optimiert zu aktivieren, ist es eine Notwendigkeit über die Motivlagen und Bedarfe Bescheid zu wissen. Dieses Wissen, als Grundlage für weitere Aktivitäten, ist der Kern dieser Dienstleistung.

Erwartete Ergebnisse:

A) Sozial-räumliche Typologie, die neben externen Faktoren (z. B. fehlende Mobilitätsangebote und Mobilitätsinformationen) auch beeinträchtigende interne Faktoren (z. B. persönliches Geld- und Zeitbudget, Grundwerte, Präferenzen, Aversionen, Erfahrungen, Verunsicherungen und Ängste) berücksichtigt?

Hier genannte Einflussfaktoren wirken auf menschliche Verhaltensmuster ein und geben Aufschluss über potenzielle Hindernisse für Verhaltensänderungen.

B) Screening von (inter)nationalen Ansätzen und Instrumenten, die dazu geeignet sind, Verhaltensänderungen im Bereich Personenmobilität in Stadt und Land zu bewirken. Darstellung von bereits erfolgreichen Forschungs- und Demonstrationsprojekten bzw. Umsetzungsmaßnahmen, die zeigen, wie die Systemtransformation gelingen kann.

Relevant ist dabei, welche Strukturen, Mechanismen und Rahmenbedingungen vorherrschen müssen, um diese Maßnahmen erfolgreich umsetzen zu können und welche Wirkungshypothesen und -mechanismen hinter den Ansätzen und Instrumenten stehen. Dabei sollen Ansätze und Instrumente vor allem, aber nicht ausschließlich aus folgenden Fachbereichen beleuchtet werden: Innovations- und Changemanagement, Mobilitäts-, Verhaltens- und Hirnforschung, Gestaltung, Kommunikation und Medien, Digitalisierung.

- Mögliche Zielgruppen
 - Berufspendler:innen
 - Kinder und Jugendliche
 - Ältere Menschen
 - Familien (v. a. mit kleinen Kindern)
- Mögliche Anwendungsfelder
 - Urlaubsmobilität/Tourismus/Freizeit
 - Geschäftsmobilität/Ausbildung
 - Verwaltung/Gesundheit

C) Aus diesem Screening sollen jene zwei bis drei Ansätze und Instrumente nach klar definierten Kriterien ausgewählt werden, die einerseits ein hohes Maß an Wirkung erwarten lassen, aber auch auf die österreichischen Rahmenbedingungen (u. a. Recht, Verwaltung, Geografie/Topografie, Demografie, Infrastruktur) möglichst einfach umgelegt werden können. Sie sollen in weiterer Folge detailreicher beschrieben werden.

D) Pilothafte Umsetzung in der Praxis eines ausgewählten Ansatzes oder Instruments in Stadt, Land und/oder Stadtregion.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 100.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.1.3 Healthy Streets Index Austria – Methodenentwicklung für Österreich

Herausforderung:

Die baulich-räumlichen wie nutzungsspezifischen Verhältnisse des öffentlichen Straßenraums sind entscheidende Determinanten für klimaneutrale und gesunde Städte, Lebensqualität und aktive Mobilitätsformen wie Radfahren und Gehen. Ganzheitliche Ansätze und praktikable Werkzeuge für eine systematische Bewertung und Verbesserung der gesundheitsfördernden Qualität des Straßenraums wurden durch [Healthy Streets Ltd.](#) entwickelt und international bereits in mehreren Städten (z.B. London, Barcelona, Budapest) angewandt. Eines der Tools ist der „[Healthy Streets Index](#)“ ([kurz HSI](#)), eine GIS-basierte, quantitative Grundlage zur Bewertung gesundheitlicher Faktoren von Straßenräumen in Form einer digitalen Karte.³ Die HSI-Indikatoren berücksichtigen u. a. die Dichte des Straßennetzes inkl. Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Siedlungsstruktur, Verkehrssicherheit, Oberflächenbeschaffenheit, grüne Infrastruktur, Lärm- und Luftschadstoffe bzw. Verkehrsaufkommen und Tempolimits. Die HSI-Karte kann als objektive wie punktgenaue Grundlage zur nachhaltigen Verbesserung von Straßenräumen im Rahmen von Planungsprozessen, zur politischen Entscheidungsfindung, zur Bewusstseinsbildung oder für partizipative Prozesse eingesetzt werden.

Ziel:

Der internationale HSI soll an den österreichischen Kontext angepasst werden (HSI-AT). Dies betrifft beispielsweise die Auswahl, Kombination und Gewichtung verschiedener Daten. Dabei ist die Kompatibilität mit dem internationalen Healthy-Streets-Konzept sicherzustellen. Die Anforderungen der unterschiedlichen potenziellen Anwender:innen in Österreich sind einzu-

beziehen und die Verfügbarkeit der benötigten Daten für eine kleinräumliche sowie österreichweit flächendeckende Anwendung zu berücksichtigen. Lösungen für etwaige Datenlücken und Potenziale für eine Weiterentwicklung des HSI-AT sind aufzuzeigen. Die Anwendbarkeit und Praxistauglichkeit ist in zwei Pilotgebieten zu demonstrieren.

Erwartete Ergebnisse:

Der inhaltliche Fokus des HSI liegt auf gesundheitlichen Aspekten von Straßenräumen, insbesondere aktiver Mobilität. Der HSI-AT muss einen Mehrwert für die Anwender:innen bieten, das umfasst auch die Bereitstellung einer anwender:innenfreundlichen Visualisierung als GIS-basierte Karte.

Der HSI-AT ist als aussagekräftige, flächendeckende Daten- und Entscheidungsgrundlage für Österreich zu konzipieren. Das bedeutet u. a., dass der HSI-AT bei Bedarf aktualisiert und erweitert sowie für kleinräumliche Anwendungen angepasst werden kann. Dabei sind Lösungen für unterschiedliche Datenverfügbarkeiten und -qualitäten aufzuzeigen. Der Prozess der Erstellung des HSI-AT muss (teil-)automatisiert umgesetzt und wiederholbar gestaltet werden.

Im Projekt soll die Anwendung des HSI-AT in einem städtischen und einem ländlichen Pilotgebiet unter Einbindung regionaler Stakeholder:innen demonstriert und seine Nutzbarkeit für unterschiedliche Anwender:innen evaluiert werden.⁴ Die hierbei gesammelten Erfahrungen sollen dazu verwendet werden, den HSI-AT und den Prozess seiner Erstellung weiterzuentwickeln.

Technische und konzeptionelle Herausforderungen:

- Was sind mögliche Use-Cases für einen HSI-AT? Wer sind potenzielle Anwender:innen? Welche Anforderungen haben potenzielle Anwender:innen an einen HSI-AT? Wie kann die Nutzung des HSI-AT unterstützt und gefördert werden?
- Welche Schnittstellen zu vorhandenen Datenquellen müssen geschaffen werden (z.B. GIP, VAO, Verkehrsmodell Österreich, ÖV-Güteklassen, OpenStreetMaps u. a.)?
- Welche Daten existieren auf kommunaler, regionaler und bundesweiter Ebene? Ist die Datenlage für die Erstellung eines HSI ausreichend? Welche Daten

³ Weitere Tools der Healthy Streets Ltd. werden derzeit für die Anwendung in Österreich unter anderem vom FGÖ – Fonds Gesundes Österreich vorbereitet (Qualitative Street Assessment, Design Tool etc.). Diesbezügliche Tätigkeiten sind nicht Bestandteil dieser Pilotstudie. Synergien sind aber zu berücksichtigen.

⁴ Als Ansprechpersonen möglicher Pilotgebiete sind derzeit bekannt: Anna Schwendinger (Land Vorarlberg) bzw. das laufende Projekt von styria vitalis ([styriavitalis.at/entwicklung-innovation/gesunde-strassen-plaetze](#)). Weiters ist eine Integration der Städte des BMK-Schwerpunkts „Klimaneutrale Stadt“ über das Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR) möglich (Koordination: Mathias Stadler, [mathias.stadler@salzburg.gv.at](#)). Weitere Pilotgebiete sind möglich und erwünscht.

werden zusätzlich benötigt bzw. wären wünschenswert? Wie und von wem können sie erhoben werden? Welche Kosten fallen gegebenenfalls an?

- Welche innovativen Weiterentwicklungen insbesondere hinsichtlich Klimawandelanpassung sowie in Bezug auf Chancengerechtigkeit sind möglich?

Der Leistungsumfang umfasst die Entwicklung und Anwendung der benötigten Verfahren und Algorithmen zum (teil-)automatisierten Bezug, zur Aufbereitung, Gewichtung, Verschneidung, Auswertung und grafischen Darstellung als digitale Karte sowie Kategorisierung von Daten. Das entwickelte Konzept ist in zwei Pilotgebieten umzusetzen und seine Nützlichkeit in geeigneter Form zu bewerten und das finale Konzept sowie die einzelnen Verfahrensschritte daran anzupassen.

Die Lieferung umfasst zudem (i) eine detaillierte Dokumentation des Tools, der etwaigen angebotenen Schnittstellen sowie (ii) eine Bedienungsanleitung inklusive Interpretationshilfe.

Das Projektteam muss nachweislich jene interdisziplinären Erfahrungen, Kompetenzen und Ressourcen mitbringen, die die Realisierung des Indexes und seine Einbettung in das österreichische Datenökosystem sowie in die Planungs- und Entscheidungspraxis erlauben.⁵ Alle entwickelten Algorithmen etc. müssen als Abgabeleistung übergeben werden. Das Projektteam muss im Arbeitsprogramm darlegen, wie relevante Stakeholder:innen auf verschiedenen politischen Ebenen und intersektoral u. a. aus den Bereichen Mobilität, Raum-/Stadtplanung, Gesundheitsförderung als potenzielle Datenlieferant:innen und potenzielle Anwender:innen eingebunden werden.

Kostenfreie Beratungsleistung von Healthy Streets Ltd.:

Der HIS-AT soll auf den internationalen Erfahrungen aufbauen und mit dem international üblichen HSI kompatibel sein. Um dies sicherzustellen, wird von „Healthy Streets Ltd.“⁶ die Entwicklung des HSI-AT begleitet. Die folgenden Beratungsdienstleistungen sind in englischer Sprache zur Qualitätssicherung und internationalen Einbettung vorzusehen:

- Gewichtung der Datensets hinsichtlich der Gesundheitswirkungen
- Kalibrierung des Healthy Streets Indexes Österreich in Referenz zu jenen aus London und Barcelona zur Gewährleistung einer Vergleichbarkeit der Indikatorwerte

- Analyse und systematische Tests zur Belastbarkeit des Datensets
- Punktuelle Überprüfung und Analyse einzelner Straßenabschnitte in den Pilotgebieten mit vergleichbar hohen und niedrigen Indexergebnissen
- Finalisierung des Index

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 100.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

Die Einreichung ist auf Englisch zu verfassen.

4.1.4 Leitfaden für Initiativen und Gemeinden zur Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten im suburbanen und im ländlichen Raum

Herausforderung:

Die Anzahl der Carsharing-Initiativen sowie die Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge sind in den letzten Jahren nicht nur in städtischen Gebieten, sondern auch im ländlichen Raum stetig gewachsen. Auch die Vielfalt der Carsharing-Anbieter:innen sowie der Angebotsgestaltung hat sich weiterentwickelt. Die Sharing-Lösungen sind meistens regional-spezifisch und unterscheiden sich oftmals z. B. in Organisations- und Rechtsform, Zielgruppen, Tarifmodellen und örtlichen Rahmenbedingungen. Die Lösungsvielfalt bietet zwar die Chance der bedarfsgerechten Ausgestaltung der Angebote, gleichzeitig werden die Kund:innen mit immer neuen unterschiedlichen Angeboten überhäuft. Best-Practice-Erfahrungen werden noch zu wenig zwischen Umsetzungsverantwortlichen ausgetauscht sowie die Vorteile der Standardisierung zu selten erkannt.

Ziel:

Ziel des Leitfadens ist es, eine Entscheidungshilfe für die Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten für Initiativen und Gemeinden zu bieten. Auf Basis der bisher gesammelten Erfahrungen soll ein guter Überblick über die Chancen, Herausforderungen und mögliche methodische Prozesse und Entscheidungs-

⁵ Eine öffentliche Bereitstellung der Daten auf data.gv.at wird von den Projektnehmer:innen erwartet.

⁶ Diese Beratung entspricht der Rolle eines externen Begleitgremiums im Projekt. Diese Beratungsleistung im Umfang von 190 Stunden wird von klimaaktiv mobil finanziert. Es ist im Projektplan aufzuzeigen, wo und wie dieses Stundenmandat abgerufen wird. Eine Einbindung von Healthy Streets Ltd. in der Einreichphase ist nicht vorgesehen.

hilfen geschaffen werden. Die Hilfestellungen sollen möglichst praxisnah aufbereitet werden. Als Ergebnis soll ein Leitfaden entstehen, der Personen, Initiativen und Gemeinden adressiert, die bereit sind, sich für den Aufbau eines neuen Carsharing-Angebots zu engagieren. Der Leitfaden erleichtert damit nicht nur die Arbeit vor Ort, sondern führt zu einer Harmonisierung der Angebote im Sinne einer besseren Usability. Ausgewählte Praxisbeispiele sollen die Lösungsvielfalt dokumentieren und zur Nachahmung anregen.

Erwartete Ergebnisse:

- Analyse- und Entscheidungsprozesse, die bei der Gründung ausschlaggebend sind (u. a. Wahl der geeigneten Organisationsform, unterstützende Kooperationen, Zielgruppen und Use-Cases)
- Darstellung der wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen (inkl. Verantwortlichkeiten), die bei der Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten für Initiativen und Gemeinden zu berücksichtigen sind
- Darstellung der Anforderungen an den Standort
 - Definition von Kriterien zur Standortauswahl für die Carsharing-Fahrzeuge (z. B. Erreichbarkeit durch die Nutzer:innen, Sichtbarkeit, Zugänglichkeit)
 - Infrastrukturelle Ausstattungsmerkmale der Standplätze (u. a. Ladeinfrastruktur, Beleuchtung, Mobilfunk-Empfang)
- Darstellung der Anforderungen an die Fahrzeuge (u. a. elektrischer Antrieb, Zubehör, Zutrittstechnik)
- Darstellung der betrieblichen Anforderungen betreffend Kund:innen (u. a. Registrierung, Führerscheinüberprüfung, Fahrerberechtigung, Nutzungsbedingungen und -verträge, Versicherung, Haftung), Fahrzeuge (u. a. Versicherung, Laden/Betankung, Wartung, Schadensmanagement) oder die Administration (u. a. Verwaltung, Abrechnung)
- Darstellung der Vor- und Nachteile von unterschiedlichen Geschäftsmodellen und Organisationsstrukturen
- Darstellung der Berechnung der Investitions- und Betriebskosten, der Tarifmodelle und Finanzierungsmöglichkeiten

Mögliche Werkzeuge, um den Leitfaden zu ergänzen:

- Entscheidungshilfen zu Rechtsformwahl, Buchungs- und Zugangssystemen, Anleitungen zur Identifikation der richtigen Standorte für Carsharing-Standplätze oder Orientierungshilfen, wie sich Sharing-Zielgruppen zusammensetzen
- Checklisten, Factsheets oder Daten & Fakten
- Empfehlungen und Mustervorlagen (u. a. Vertrags-

muster, Gemeinderatsbeschluss)

- Kalkulationsblatt als Hilfestellung zur Berechnung der Erlöse und Investitions- und Betriebskosten
- Argumentarium für Nutzer:inneneinbindung und Zielgruppenansprache
- Argumentarium zur Darstellung des Nutzens, verkehrlicher Wirkungen, Ressourcenschonung und Umweltentlastung durch Carsharing-Angebote
- Best-Practice-Beispiele der Carsharing-Nutzung in Unternehmen, Verwaltungen, Organisationen und Vereinen
-

Ausgeschriebenes Instrument – relevante rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 75.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.1.5 Projektstudie „Rechtliche Rahmenbedingungen von Sharing im Wohnbau“

Herausforderung:

Das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und das Teilen der Fahrten (Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Mitbringdienste) im eigenen Wohnumfeld – vor der Haustür oder in der eigenen Garage – können den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel und aktive Mobilität forcieren sowie den Stellplatzbedarf wesentlich reduzieren.

Die Integration innovativer Mobilitätskonzepte in das Wohnumfeld wirft aber eine Reihe rechtlicher Fragen auf, die vielfach noch ungeklärt sind. Das gilt bei der Entwicklung von Neubauprojekten; umso mehr aber bei Überlegungen zur Integration innovativer Mobilitätskonzepte in den Bestand, z. B. im Zuge von Sanierungstätigkeiten. Die Rechtsunsicherheiten führen zu großen Herausforderungen sowohl bei den Wohnbauträger:innen als auch bei den Betreiber:innen von neuen Mobilitätsdiensten, den zuständigen Behörden sowie den Nutzer:innen, was sich hinderlich bei der Umsetzung derartiger innovativer Konzepte auswirken kann.

Ziel:

Ziel ist es, die aktuellen österreichweit gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen zur Integration innovativer Mobilitätsdienstleistung in den Wohnbau zu analysieren und mögliche Verbesserungs- und Vereinfachungs-

vorschläge auszuarbeiten. Durch Evaluierung des bestehenden Rechtsrahmens auf Bundes- und Länderebene kann bewertet werden, von wem, unter welchen Voraussetzungen, in welchem Umfang und in welcher Weise Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau und in Stadtquartieren (Unterscheidung Neubau und Bestand) angeboten und erbracht werden können. Ausgehend von diesen Ergebnissen sollen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des bestehenden Rechtsrahmens ausgearbeitet werden, um den Umstieg auf neue Mobilitätsdienstleistungen zu unterstützen.

Erwartete Ergebnisse:

Systematisierung relevanter Rechtsmaterien

- Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Integration von Sharing-Angeboten und Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Mitbringdiensten im Wohnbau und in Stadtquartieren
 - bei der Planung der Neuerrichtung oder Umgestaltung
 - oder im laufenden Betrieb
- Die Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen soll strukturiert sein
 - nach den verschiedenen Erbringungsformen im Wohnbau: kommunaler Wohnbau/gemeinnütziger Wohnbau/frei finanziert Wohnbau;
 - nach den verschiedenen Betreibermodellen bei den alternativen Mobilitätsdiensten: gewinnorientiert oder gemeinnützig; stationsbasiert oder stationsunabhängig usw.
- Die Darstellung soll im Besonderen auch die Regelungen zur Nutzung des öffentlichen (Straßen)raums (Park- und Abstellplätze) für die alternativen Mobilitätsdienste beinhalten.

Darstellung vorhandener Barrieren

- Erhebung der rechtlichen Barrieren/Hemmnisse zur Integration von Sharing-Angeboten und Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Mitbringdiensten in den Wohnbau und in Stadtquartiere:
 - zum einen in Bezug auf raumordnungsrechtliche und baurechtliche Vorgaben;
 - zum anderen in Bezug auf die wohnungsrechtlichen Vorschriften, wie im Besonderen das Wohnungseigentumsgesetz (WEG), Mietrechtsgesetz (MRG) und das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG).

Zuständigkeiten und Verantwortung der Akteur:innen

- Erfassen der rechtlichen Vorschriften betreffend die langfristige Bereitstellung bzw. den Verantwortungsbereich des Mobilitätsmanagements im Wohnbau

(Definition der Aufgaben und Rolle der öffentlichen Hand, der städtischen Verkehrsbetriebe, der Wohnbauträger, ...)

- Darstellung der Verantwortlichkeiten der Nutzer:innen (Versicherung, Haftung, Nutzungsbedingungen und -verträge)
- Überprüfung rechtlicher Möglichkeiten, die Kosten für Sharing und andere alternative Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Fahrradverleih, E-Tankstelle, ...) über die Betriebskosten der Hausgemeinschaft verrechnen zu können, um den Betrieb von Mobilitätsangeboten aufrechtzuerhalten.

Lösungsansätze

- Aufzeigen notwendiger rechtlicher Adaptierungen in den oben genannten Rechtsmaterien, um eine Integration innovativer Mobilitätskonzepte in den Wohnbau (sowohl im Neubau als auch im Bestand) zu ermöglichen und zu befördern
- Erarbeiten von rechtlichen Vorgaben und Leitlinien für Städte/Kommunen, welche Maßnahmen sie in ihren Bebauungsplänen/Konzepten/Ausschreibungsunterlagen bei Wettbewerben berücksichtigen können, damit ein Ausbau von innovativen Mobilitätskonzepten im Wohnbau unterstützt wird
- Schaffung eines rechtlichen Rahmens für autofreie Zonen und Mobilitätspunkte, insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung eines alternativen Mobilitätsmanagements im Zuge einer Neuentwicklung oder Umgestaltung von Stadtquartieren
- Schaffung eines rechtlichen Rahmens für eine bessere Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs, welcher die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte unterstützt (z.B. Quartiersgaragen mit Sharing-Angeboten statt Garagen in allen Wohnbauten; Teilen von Garagenplätzen, ...)
- Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten, die Bereitschaft zu Mobilität ohne Privat-PKW als Vergabekriterium im geförderten Wohnbau einzuführen

Ausgeschriebenes Instrument – relevante rechtliche Rahmenbedingungen:

- Direktvergabe gem. BVerG

Projektdauer:

- Max. 12 Monate

Projektkosten:

- Max. 75.000 Euro zzgl. allfälliger USt.

4.2 Einreichung von Projektideen zur Förderung

Im Fokus des Schwerpunkts „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“ steht die Erprobung von nachhaltigen Mobilitätsansätzen, die – vorausgesetzt, die erfolgreiche Projektumsetzung gelingt – Potenzial für ein hohes Maß an breiter Replizierbarkeit in Österreich haben. Ziel ist es, Prozesse anzustoßen, die bestehende Hürden (technisch, rechtlich, regulatorisch oder wirtschaftlich) überwinden und nachhaltige Mobilitätslösungen unterstützen. Erprobt werden sollen Projekte, die eine Verlagerung auf eine nachhaltigere Mobilitätsform, wie öffentlichen Verkehr, Fahrrad- oder Fußverkehr, Sharing-Dienstleistungen etc. unterstützen ODER helfen, nicht unbedingt erforderlichen Verkehr durch verkehrssparende Maßnahmen (z. B. „rollender Greißler“, Digitalisierung von Dienstleistungen) zu vermeiden. Generell ist darauf zu achten, dass Transformationsprozesse im Mobilitätsbereich möglichst einen nachhaltigen, sozialen, betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen stiften. Auch das Beschäftigungspotenzial soll in diesem Zusammenhang möglichst gehoben werden.

Erwartete Ergebnisse:

- Pilotversuche: Pionierhafte und praxisnahe Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen, die helfen, Verkehr in spezifischen Bevölkerungsgruppen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern
- Umsetzungskonzepte und Projektstudien: Erörterung und Aufarbeitung von praxisnahen verkehrsverlagernden Fragestellungen und bestehenden Hürden und somit Bereitstellung von Lösungsansätzen für Entscheidungsträger:innen und/oder Interessenvertretungen
- Bewusstseinsbildung: Erarbeitung und pilothafte Erprobung von bewusstseinsbildenden und akzeptanzsteigernden Maßnahmen zur Stärkung verkehrsverlagernder Lösungen

Mögliche Umsetzungsthemen:

- Erprobung von flexiblen nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten wie Mikro-ÖV, Sharing-Lösungen, Fahrgemeinschaften und Attraktivierungen aktiver Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren) zur Stärkung der „ersten/letzten Meile“
- Zielgruppengerechte Angebote für unterschiedliche Gruppen, wie etwa Familien mit Kleinkindern, Menschen mit Behinderung, Jugendliche, Lehrlinge, fremdsprachige Bevölkerungsteile, die helfen, Verkehr bzw. Wege einzusparen

- Lösungen zu regulatorischen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Sharing-Angebote und Fahrgemeinschaften
- Lösungen zur organisatorischen, vertrieblichen und tariflichen Integration von neuen Mobilitätsdienstleistungen (Mikro-ÖV, Sharing-Lösungen, Fahrgemeinschaften) in den öffentlichen Verkehr
- Umsetzungskonzepte und Kooperationsmodelle, um die Nutzung von E-Fahrzeugen, Sharing-Fahrzeugen und Mitfahrgelegenheiten zu forcieren und eine Verhaltensänderung herbeizuführen (z. B. für konkrete touristische oder betriebliche Angebote, für Schulungen in Fahrschulen, Automobilclubs, ...)
- Lösungen für integrierte Sharing-Mobility-Services mit dem Ziel der Steuerung, Bündelung und Koordination von organisatorischen und vertrieblichen Innovationen im öffentlichen Verkehr
- Projekte zur Harmonisierung verschiedener neuer Mobilitätsdienstleistungen (Bedarfsverkehre, Sharing, aktive Mobilität etc.) und deren Schnittstellen, um sie in künftigen integrierten Mobilitätsdiensten nutzerfreundlich anbieten zu können
- Lösungen zur Forcierung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- Optimierte Überleitung wirksamer und funktionierender verkehrsvermeidender oder verkehrsverlagernder kommunaler oder regionaler Mobilitätslösungen möglichst bundesweit durch z. B. die Etablierung neuer Routinen oder standardisierte Vorgehensweisen oder Bereitstellung spezifischer Ausschreibungsunterlagen für Gebietskörperschaften

Ausgeschriebenes Instrument - relevante rechtliche Rahmenbedingungen:

- UFI-Dienstleistungsrichtlinie

Max. Projektdauer:

- 12 Monate

Max. Förderung:

- 50 % für Wettbewerbsteilnehmer:innen, 70 % für Nicht-Wettbewerbsteilnehmer:innen
- Förderungsbasis stellen die Nettokosten der in direktem Zusammenhang mit den oben beschriebenen inhaltlichen Maßnahmen stehenden Dienstleistung dar
- 100.000 Euro

5.0 Wegweiser zur Ausschreibung

5.1 Allgemeines

Eine positive Beurteilung der eingereichten Projekte durch die Fachjury ist in jedem Fall Grundvoraussetzung für eine Genehmigung eines Projekts.

Die jeweiligen Projekte werden mittels Direktvergaben auf Grundlage des Bundesvergabegesetzes beauftragt oder auf Grundlage der UFI-Dienstleistungsrichtlinie gefördert.

Die Umsetzung der Projekte muss innerhalb eines Jahres nach Übermittlung der Beauftragung bzw. des Förderungsvertrags erfolgen.

Fahrzeuge, Ladestellen oder Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie oder weiterer Investitionsgüter werden im Rahmen des Programms **nicht** gefördert.

Generell soll auf Erfahrungen laufender und bereits abgeschlossener, vom Klima- und Energiefonds und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützter Projekte, im Sinne „von der Forschung in den Markt“, aufgebaut werden. Weiterführende Informationen zu Projekten und Inhalten finden Sie auf der Website [klimafonds.gv.at](https://www.klimafonds.gv.at) unter der Rubrik „Mobilitätswende“.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Dienstleistungen müssen über eine rein lokale oder regionale Maßstabebene hinausgehen und in weiterer Folge möglichst in Gesamtösterreich ausrollbar sein. Dies ist nicht nur geografisch zu verstehen, sondern kann auch spezifisch auf einzelne oder mehrere Zielgruppen erfolgen (bspw. Schüler:innen, Tourismusbranche, Pendler:innen). Für geförderte Projekte ist dies nicht erforderlich.

Die Verbreitung der Ergebnisse des Projekts ist deutlich und nachvollziehbar darzustellen. Das Ziel des Programms ist ein hohes Maß an Replizierbarkeit der Projektergebnisse für das gesamte Bundesgebiet. Eine möglichst hohe Anzahl von Nutzer:innen bzw. Nutzer:innengruppen sollen von den Projektergebnissen profitieren.

Kleinregionale Entitäten (z. B. Gemeindeverbände, Klima- und Energiemodellregionen/KLAR, LEADER-Regio-

nen) bzw. einzelne Gemeinden werden dazu angehalten, möglichst bundesländerübergreifend zu kooperieren (mind. zwei Gemeinden/Kleinregionen in zwei verschiedenen Bundesländern), um eine überregionale Disseminierung und Transferierbarkeit der Ergebnisse klar zu dokumentieren.

Alle zur Genehmigung vorgeschlagenen Projekte müssen sich an der programmspezifischen Definition „Nachhaltiger Mobilitätsformen“ orientieren. Die Belange Dekarbonisierung, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Inklusion sind in jedem Fall zu berücksichtigen.

5.2 Teilnahmeberechtigte bzw. Zielgruppen

Alle Organisationen oder Unternehmen, die im Rahmen der Ausschreibung zur weiteren Entwicklung der Elektromobilität und der Vermeidung und Verlagerung von Verkehr in Österreich beitragen können, sind aufgefordert, Projektanträge einzureichen. Teilnahmeberechtigte Organisationen oder Unternehmen können bei maximal zwei Projekten (unabhängig von Ausschreibungsschwerpunkt oder Projektgröße) die Projektleitung übernehmen und dürfen insgesamt an maximal drei Projekten teilnehmen (als Projektleitung oder Projektpartner:in).

Sollten diese Maximalanzahlen überschritten werden, werden jene Projekte mit den höchsten Gesamtprojektkosten formal ausgeschieden.

Eine eindeutige Zuordnung, ob das Projekt als Dienstleistung oder zur Förderung eingereicht wird, hat seitens aller Antragsteller:innen zu erfolgen.

5.3 Budget

Im Rahmen des Programms stehen 1,0 Mio. Euro zur Verfügung.

Aufgrund des limitierten Budgets werden nur jene Projekte, die von der Fachjury am besten bewertet werden, beauftragt oder gefördert. Die budgetäre Projektkostenobergrenze ist durch die AGVO und diesen Leitfaden limitiert (siehe oben).

Eine Projektkosten-Untergrenze wird nicht vorgegeben.

5.4 Grundsätze der Ausschreibung

Generelle Grundsätze der Ausschreibungsschwerpunkte:

- Stärkung von nachhaltigen Mobilitätsformen, auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Koexistenz und Synergie)
- Entwicklung innovativer Ansätze und Verbreitung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit
- Öffentlich zugängliche Ergebnisse und fundierte Projektberichte

Spezielle Grundsätze für den Ausschreibungsschwerpunkt „E-Mobilität in der Praxis“:

- Der Schwerpunkt im Rahmen der Ausschreibung widmet sich elektrisch betriebenen Fahrzeugen, wobei ein möglichst hoher Umweltnutzen anzustreben ist. Im Fokus stehen batteriebetriebene zweispurige Fahrzeuge.
- Einsatz erneuerbarer Energien

Spezielle Grundsätze für den Ausschreibungsschwerpunkt „Durch Transformation Verkehr vermeiden und verlagern“:

- Unterstützte Transformationsprozesse müssen dem Inklusionsprinzip folgen. V. a. vulnerable Bevölkerungsgruppen dürfen nicht von diesen Prozessen bzw. den positiven Folgen daraus ausgeschlossen werden (Diskriminierungsverbot).
- Die angestoßenen Transformationsprozesse dürfen in ihrer Gesamtheit nicht zu einer Verschlechterung des Zustandes der Umwelt führen (Verschlechterungsverbot).

5.5 Unterstützte Maßnahmen

Die Einreichung muss den jeweiligen Grundsätzen der definierten Ausschreibungsschwerpunkte und Themenfelder entsprechen. Die Einreichunterlagen sind Basis für die Beurteilung (siehe Punkt 5.9)

Medienkooperation und werbliche Schaltungen aus Mitteln des Klima- und Energiefonds sind ausgeschlossen. Die Konzeption von Medienkooperationen ist im Rahmen des Programms jedoch möglich.

5.6 Einreichunterlagen

Folgende Inhalte des Antrags für Einreichungen sind jedenfalls erforderlich:

- Projektbeschreibung, die jedenfalls auch die nachhaltige Betreibung des Projekts ausreichend behandelt. Dazu gehören unabdingbar:

- qualitative Beschreibung des Projekts
- Darstellung der Antragsteller:innen und etwaiger Partner:innen
- Beschreibung des Marktes bzw. Verbreitungspotenzials
- Chancen und Risiken des Projekts
- Leistungsverzeichnis mit detaillierter Darstellung und Aufteilung der Kosten
- Zeitplan

5.7 Anerkennbare Kosten

Bei Direktbeauftragungen müssen die anerkehbaren Kosten in direktem Zusammenhang mit der Leistungserbringung stehen und werden durch die Fachjury begutachtet. Das beauftragte Projekt kann auch Teil eines großen, umfassenden Projekts sein. In diesem Fall muss jedoch das Leistungspaket für den Klima- und Energiefonds eindeutig abgrenzbar sein. Der Klima- und Energiefonds übernimmt die Kosten dieses Leistungspakets in der Höhe der oben angeführten Maximalbeträge. Im Rahmen der Projektbeschreibung sind auch die Leistungspakete eines allfälligen umfassenden Projekts (ohne Kostenangaben) inhaltlich zu beschreiben. Im Leistungsverzeichnis sind ausschließlich diejenigen Kosten einzutragen, die vom Klima- und Energiefonds abgedeckt werden sollen. Darüber hinausgehende Kosten, die nicht durch den Klima- und Energiefonds abgedeckt sind, müssen durch andere Quellen oder Eigenleistungen der Einreicher:innen finanziert werden. Die anerkehbaren Kosten – und der damit in Zusammenhang stehende Leistungsinhalt – werden einer Einzelprüfung unterzogen.

Sollten die Leistungspakete, die Gegenstand der Ausschreibung sind, inhaltlich von Leistungspaketen abhängig sein, die nicht Gegenstand der Ausschreibung sind, dann sind diese für das Verständnis der Jury entsprechend zu beschreiben und in Zusammenhang zu bringen.

Für zur Förderung eingereichte Projekte haben die anerkehbaren Kosten ebenfalls in direktem Zusammenhang mit dem eingereichten Projekt zu stehen und zur Zielerreichung beizutragen. Die Kosten und der Projektinhalt werden ebenfalls von einer Jury bewertet, die Kosten können allenfalls korrigiert werden. Die Kombination mit anderen Förderungen ist ausgeschlossen, weshalb die Kosten, welche über die max. Förderhöhe hinausgehen, vom: von der Förderungswerber:in zu tragen sind.

5.8 Verwertungsrechte

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen der Dienstleistungen liegen beim Klima- und Energiefonds. Das Urheberrecht ist davon unbetroffen. Der Klima- und Energiefonds hat das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren. Damit wird sichergestellt, dass der Multiplikatoreffekt, der von den Projekten ausgehen soll, größtmöglich ist.

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen der zur Förderung eingereichten Projekte liegen bei den Antragsteller:innen. Die Antragsteller:innen haben das Recht, die durchgeführten Maßnahmen zu publizieren, sind aber verpflichtet, auf die Förderung durch den Klima- und Energiefonds zu verweisen.

5.9 Beurteilungskriterien

Eingereichte Projekte werden insbesondere auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

- Qualität des Vorhabens
 - Qualität der Einreichung
 - Umsetzung des Vorhabens orientiert sich am Stand der Technik (bei technischen Lösungen)
 - Struktur, Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Arbeits-, Zeit- und Ressourcenplanes
- Relevanz des Vorhabens
 - Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Programmziele und Ausschreibungsinhalte
 - Einbeziehung relevanter Stakeholder:innen und Zugang zur Zielgruppe (Dokumentation möglichst über nachvollziehbare Formate, wie z.B. „Letter of Intent“)
- Eignung der Projektbeteiligten
 - Potenzial und Erfahrung der Einreicherin bzw. des Einreichers oder des Konsortiums in Hinblick auf die Programmziele
- Ökonomisches Potenzial und Verwertung der Projektergebnisse
 - Kund:innenorientierung, Erhöhung des Kund:innennutzens (Berücksichtigung aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
 - Verbreitungspotenzial
 - Kostenplausibilität und Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung
 - Darstellung der möglichst überregionalen Dissemination der Projektergebnisse
 - Potenzial zur Replizierbarkeit in ganz Österreich

Die Budgetmittel werden durch die Bewertung der Jury, unabhängig der Zuordnung zu einem Ausschreibungsschwerpunkt, gereiht und zur Genehmigung vorgeschlagen.

Erfolgreichen Einreicher:innen wird verstärkte Managementunterstützung durch den Klima- und Energiefonds (z.B. Beratung zu ergänzenden Förderprogrammen des Klima- und Energiefonds, Disseminierungstätigkeiten zu den Ergebnissen) zuteil.

5.10 Berichtslegung und Endpräsentation

Für die Leistungserbringung sind folgende Punkte relevant bzw. erforderlich:

- Verfassen eines Berichts (max. 50 Seiten)
- Abhalten einer Endpräsentation in Absprache mit dem Klima- und Energiefonds (max. 1,5 Stunden) - wahlweise online oder physisch
- Verfassen einer Kurzbeschreibung der Projektinhalte und -ergebnisse (max. 2 Seiten), inkl. aller relevanten Outputs
- Bereitstellung von geeignetem Video- und Fotomaterial (inkl. Rechten), wenn vorhanden
- Für Dienstleistungen: das in der Beauftragung vereinbarte Ergebnis

5.11 Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Direktvergaben werden nach dem Bundesvergabegesetz durchgeführt. Förderungen beruhen auf der UFI-Dienstleistungsrichtlinie.

Die Förderungen werden auf folgenden rechtlichen Grundlagen vergeben:

- Dienstleistungsrichtlinie 2022 für die Umweltförderung im Inland
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 i.d.g.F. (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung)

6.0 Ablauf

Evaluieren werden grundsätzlich alle Einreichungen, die vollständig innerhalb der Einreichfrist bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) einlangen.

Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der KPC als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Bei Anträgen, welche die Formalkriterien erfüllen, erfolgt eine fachlich-inhaltliche Evaluierung durch eine Jury mit nationalen und eventuell internationalen Expert:innen.

Das Präsidium des Klima- und Energiefonds entscheidet letztlich als oberstes Organ über die Vergabe der Mittel.

7.0 Einreichung und Kontakte

Die Einreichung ist über einen Online-Antrag auf der Homepage der Abwicklungsstelle (www.umweltfoerderung.at) innerhalb der vorgesehenen Fristen hochzuladen. Zur Verfügung gestellte Formulare sind darüber hinaus verpflichtend zu verwenden und vollständig auszufüllen.

Eine Registrierung auf der Website des Klima- und Energiefonds ist notwendig, um das Deckblatt für die Einreichung zu erhalten (www.klimafonds.gv.at/call/nachhaltige-mobilitaet-in-der-praxis-2023).

Informationen

Kommunalkredit Public Consulting GmbH

Türkenstraße 9, 1090 Wien

Kontaktpersonen

DI Wolfgang Löffler, MSc

Telefon: 01/316 31-220

E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:
Klima- und Energiefonds
Leopold-Ungar-Platz 2 / 1 / Top 142, 1190 Wien

Programmmanagement:
Mag. Heinz Buschmann, MSc

Grafische Bearbeitung:
Waldhör KG, www.projektfabrik.at

Lektorat:
Mag. Susanne Spreitzer

Fotos:
stock.adobe.com, istockphoto.com

Herstellungsort:
Wien, Mai 2023

