



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie



iv2splus



Strategieprogramm Intelligente
Verkehrssysteme und Services plus

ways2go



**INNOVATION & TECHNOLOGIE
FÜR DEN WANDEL DER
MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE**

**Leitfaden für AntragstellerInnen
im Rahmen der 3. Ausschreibung**

Einreichstichtag 15. Juli 2010

Datum: 08.04.2010

Vielen Dank für Ihr Interesse an dieser Ausschreibung!

Die vorliegende Unterlage enthält Informationen zur 3. Ausschreibung, zum Verfahren und zur Einreichung der Projektanträge im Rahmen der Programmlinie ways2go

www.ways2go.at



Programmverantwortung ways2go und Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung für Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

Renngasse 5, 1010 Wien

Kontakt: DI Walter Wasner

IV2Splus Programm-Management

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)

Sensengasse 1, 1090 Wien

Kontakt: DI Dr. Christian Pecharda, Mag. Katharina Zwick

Eine Initiative des
Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie



in Zusammenarbeit mit der
Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)



Inhaltsverzeichnis

1.	DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE.....	5
2.	ZIELE DES PROGRAMMS UND INHALTE DER AUSSCHREIBUNG.....	7
2.1.	Ausgangssituation und Problemstellung	7
2.2.	Programmstrategie IV2Splus	8
2.3.	Ausrichtung und Ziele der Programmlinie ways2go	8
2.3.1.	Ausrichtung und Schwerpunkte („Mission Statement“)	8
2.3.2.	Zielsetzungen der Programmlinie	10
2.3.3.	Ausrichtung und Schwerpunkte der 3. Programmlinienausschreibung	12
2.4.	Themenbereiche der Ausschreibung	14
2.4.1.	Mobilitätslösungen und Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft (Thema 1)	14
2.4.2.	Motivation u. Lernen f. nachhaltige Mobilitäts- und Lebensstile (Thema 2).	17
2.4.3.	Innovative Methoden und Instrumente für die Raum-, Verkehrsplanung und innovationsunterstützende Hilfsmittel (Thema 3)	18
2.4.4.	Begleitstudienthema „Konzeption einer bundesweiten Mobilitätserhebung im Rahmen eines innovativen, technologiegestützten Erhebungsdesigns“ (Thema 4)	20
3.	ADMINISTRATIVE HINWEISE ZUR AUSSCHREIBUNG.....	22
3.1.	Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte	22
3.2.	Budget.....	24
3.3.	Projektarten und Finanzierungsintensitäten	24
3.3.1.	Kooperative F&E Projekte	26
K.1.	Industrielle Forschung.....	26
K.2.	Experimentelle Entwicklung	27
3.3.2.	Stimulierungsmaßnahmen.....	28
S.1.	Begleitstudien/ Forschungsaufträge.....	28
S.2	Konzepte im Rahmen der Konzeptinitiative	29
3.4.	Anerkennbare Kosten	31
3.5.	Verwertungsrechte	32
3.6.	Bewertungskriterien	32
3.6.1.	Übersicht und Gewichtung	32
3.6.2.	Die Bewertungskriterien im Detail	34
3.7.	Selbstevaluierung: Abschätzung der Projektwirkungen.....	35
3.7.1.	Ziele der Wirkungsabschätzung.....	35
3.7.2.	Teilbereiche der Wirkungsabschätzung.....	36
3.8.	Rechtsgrundlagen	40
3.9.	Ergänzende Vorgaben und Hinweise	40

3.9.1. Angabe von weiteren geförderten Projekten	40
3.9.2. Verpflichtungen der FördernehmerInnen	40
4. ABLAUF	42
4.1. Beratung und Einreichung.....	42
4.1.1. Dokumente.....	42
4.1.2. Formale Kriterien	42
4.1.3. Beratung	44
4.2. Projektauswahl	45
4.3. Vertragserrichtung	45
4.4. Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen	45
5. KONTAKTE.....	47
5.1. Programmverantwortung.....	47
5.2. Programm-Management.....	47
6. ANHANG	48
7. GLOSSAR	51

1. Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage und Schwerpunkte der 3. Programmlinienausschreibung

Das physische Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsmöglichkeiten von Personen sind ursächlich mit soziodemographischen, sozioökonomischen und raumstrukturellen Veränderungen in unserer Gesellschaft verbunden. Daraus resultierende Entwicklungen und Herausforderungen erfordern innovative Lösungen zur Gestaltung von Verkehrssystemen für die Personenmobilität der Zukunft. Neben Umweltaspekten rücken dabei zunehmend auch Fragestellungen nach **Altersgerechtigkeit, Barrierefreiheit und sozialer Teilhabe sowie der Mobilitätssicherung im ländlichen Raum** in den Mittelpunkt. Das **Forschungsförderungsprogramm ways2go** unterstützt mit dieser Ausschreibung im Rahmen der strategischen Initiative zur Förderung innovativer Verkehrstechnologien IV2Splus „Intelligente Verkehrssysteme und Services plus“ **Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie Technologie stimulierende Maßnahmen**, die der Vorbereitung neuer Mobilitätsanwendungen zur Erfüllung aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher Mobilitätsbedürfnisse dienen und gleichzeitig wirtschaftspolitische Impulse für innovative österreichische Unternehmen setzen.

Für die 3. Ausschreibung der Programmlinie ways2go stehen rund **5 Mio. € an Fördermittel** zur Verfügung. Der **Schwerpunkt dieser Ausschreibung** liegt auf **angewandter Forschung mit Praxisbezug und hoher Sichtbarkeit zur Entwicklung prototypischer Systeme, Komponenten bzw. Services im Bereich der Personenmobilität mit ersten bzw. erweiterten Feldtests**. Etwa **50% des Förderbudgets** ist für Vorhaben der Projektart „**Experimentelle Entwicklung**“ reserviert.

Zielgruppen

- a) **Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft** (insbesondere KMUs): Industrie, Beratungsunternehmen, Dienstleistungsunternehmen, Handelsunternehmen, Betreibergesellschaften
- b) **wissenschaftliche Institutionen**: Institute von Universitäten und Fachhochschulen, sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen
- c) **Kompetenzzentren, Innovations-Cluster, Vereine und Einzelpersonen**
- d) **Öffentliche Bedarfsträger** in Zusammenarbeit mit a), b) oder c) → siehe Kapitel 3.1

Themenbereiche

1. **Mobilitätslösungen und Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft**
2. **Motivation und Lernen für nachhaltige Mobilitäts- und Lebensstile**
3. **Innovative Methoden und Instrumente für die Raum-, Verkehrsplanung und innovationsunterstützende Hilfsmittel**
4. **Begleitstudie „Konzeption einer bundesweiten Mobilitätserhebung im Rahmen eines innovativen, technologiegestützten Erhebungsdesigns“**

Projektarten

Im Rahmen der Ausschreibung werden **kooperative Forschungs- und Entwicklungsprojekte** (F&E Projekte) mit mindestens zwei Partnern gefördert (Zur Unterstützung der Vernetzung und Partnerfindung der AkteurInnen steht unter www.ffg.at/verkehr das iv2splus INFONETZ zur Verfügung).

Darüber hinaus werden **Konzepte** zur Unterstützung von ersten Projektideen/-aktivitäten mit technologischem und wirtschaftlichem Verwertungspotenzial von Kleinstunternehmen oder Privatpersonen gefördert und eine **Machbarkeitsstudie zum Themenbereich Mobilitätsforschung** finanziert.

Zeitplan

08.04.2010	Eröffnung der 3. Ausschreibung ways2go
Juni 2010	Proposer's Day ways2go (Informationsveranstaltung für potenzielle Einreicher zu den Themen: formal richtige Antragsstellung, Einreichung mittels eCall)
23.06.2010	Ende der Möglichkeit zur Durchführung einer unverbindlichen Vorprüfung der Projektanträge (Pre-Proposal-Check)
Do. 15.07.2010, 12.00 Uhr	Ende der Einreichfrist für Projektanträge beim Programm-Management (FFG) – elektronische Einreichung!
September 2010	Evaluierung der Anträge durch internationale ExpertInnenjury
Oktober 2010	Bekanntgabe des Evaluierungsergebnisses & Förderangebot
Okt. 2010 / Anfang 2011	Vertragsabschluss und voraussichtlicher Start der ausgewählten Projekte

Die **Projekteinreichung** ist **ausschließlich elektronisch** mittels eCall möglich (siehe Kapitel 4.1).

Bewertungskriterien

Eingereichte Projekte werden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

1. Qualität des Vorhabens
2. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Programmlinie
3. Eignung FörderungswerberIn/Projektbeteiligte/r
4. Ökonomisches Potenzial, Nutzen und Verwertung

2. Ziele des Programms und Inhalte der Ausschreibung

2.1. Ausgangssituation und Problemstellung

Physische Mobilität ist auch in Zukunft eine wesentliche Voraussetzung für eine sozial und wirtschaftlich funktionsfähige Gesellschaft. Wie sich heraus gestellt hat, kann physische Mobilität durch moderne Telekommunikationstechnologie nur teilweise substituiert werden. **Mobilitätsbedürfnisse** werden wesentlich von gesellschaftlichen Entwicklungen und Veränderungen bestimmt (z.B. soziodemographischer Wandel, neue Lebensstile, geänderte sozioökonomische Rahmenbedingungen, Veränderung der Raumstrukturen). Durch diese dynamischen Entwicklungen stehen Verkehrssysteme der Zukunft vor großen Herausforderungen. **Neue Erkenntnisse aus der Forschung und innovative Entwicklungen** können einen entscheidenden Beitrag zur **Ermöglichung nachhaltiger Mobilitätslösungen der Zukunft** leisten.

Der Bedarf an Mobilität wächst und das Mobilitätsverhalten ist in seinen räumlichen und zeitlichen Mustern wesentlichen Veränderungen unterworfen. Entwicklungstrends, wie flexiblere Arbeitszeiten und veränderte Lebensstile, eine hohe PKW-Verfügbarkeit oder die steigende Zahl von Einpersonenhaushalten, beeinflussen das Mobilitätsverhalten erheblich und führen derzeit zu großen Umweltbelastungen. Die fortschreitende Ausdehnung der Städte und die Entleerung der ländlichen Räume geht nicht nur mit einer verkehrlichen Überlastung der Stadt und des Umlandes einher, sondern führt außerhalb städtischer Agglomerationsräume auch zur Erosion der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und zu einer deutlichen Einschränkung der Mobilitätsmöglichkeiten für bestimmte Personengruppen. Angebote im öffentlichen Verkehr werden nicht selten auf Haupttrouten beschränkt und auf niedrige Bedienfrequenzen reduziert.

Auch die demographische Entwicklung zeigt einen klaren Trend. Bereits im Jahr 2030 wird jede/r dritte ÖsterreicherIn über 60 Jahre alt sein (22 Prozent im Jahr 2007, Quelle: STATISTIK AUSTRIA - Bevölkerungsprognose 2007). Aufgrund wachsender Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der hohen Führerscheinvertfügbarkeit bei älteren Personen werden Fahrten von SeniorInnen mit Privat-PKW in Zukunft weiter zunehmen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein wesentlicher Prozentanteil älterer Personen aufgrund physischer oder finanzieller Einschränkungen auf die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsangebote angewiesen sein wird. Der Berücksichtigung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung bei der Ausgestaltung des österreichischen Verkehrssystems kommt daher eine wachsende Bedeutung zu. Aufgrund des demographischen Wandels und jeweils ähnlicher Entwicklungen in ganz Europa wird aber gerade auch mit Blick auf diese Bevölkerungsgruppe ein wachsendes Marktpotenzial für innovative Produktlösungen vorhergesehen.

Hinsichtlich aktueller und **zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse** einzelner NutzerInnengruppen bestehen große **Informations- und Wissenslücken**, deren Schließung für adäquate und tatsächlich nutzbare Verkehrs- und Mobilitätslösungen von hohem Nutzen ist. Besondere

Aufmerksamkeit gilt dabei den **spezifischen Mobilitätsbedürfnissen bislang benachteiligter Bevölkerungsgruppen**, um Chancengleichheit und auch in Zukunft die soziale Teilhabe im Verkehr zu ermöglichen. Mobilität sollte verstärkt auch sozialen Grundsätzen unserer Gesellschaft gerecht werden und darf sich nicht wieder zu einem Privileg bestimmter Bevölkerungsgruppen entwickeln. Eine sozial orientierte Gesamtverkehrsstrategie sowie spezifische Angebote, welche die Bedürfnisse ganz unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen, älterer Personen, Frauen, Kinder und Jugendlicher, mobilitätseingeschränkter und weniger mobiler Personen adressiert, muss in der Gestaltung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems explizit miteinbezogen werden. Dieses Ziel steht im Einklang mit der **Vision einer umfassenden Nutzbarkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Bürgerinnen und Bürger Österreichs**.

2.2. Programmstrategie IV2Splus

IV2Splus – „Intelligente Verkehrssysteme und Services plus“ – steht als strategische Initiative zur Förderung innovativer Verkehrstechnologien in Kontinuität zum erfolgreichen Vorgängerprogramm IV2S (2002 - 2006), geht aber in wesentlichen Aspekten über letzteres hinaus und setzt neue inhaltliche Akzente und Schwerpunkte.

Das Programm fokussiert den Ausbau der Exzellenz von Forschung und Entwicklung durch eine stärkere internationale Einbettung der erfolgreich etablierten nationalen F&E Kompetenzen mit dem Ziel einer verstärkten Integration dieser Kompetenzen in internationale industrielle Wertschöpfungsketten. Österreich soll damit auch einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung künftiger Verkehrs- und Mobilitätslösungen auf europäischer Ebene leisten. Gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Entwicklungen stellen immer komplexere Anforderungen an das Verkehrssystem und seine Leistungsfähigkeit. Neue Technologien und Innovationen können einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung einer zukunftsfähigen, intelligenten Mobilität und intelligenten Verkehrssystemen leisten und eröffnen dem Verkehrstechniksektor neue wirtschaftliche Chancen. Die Wirtschaft profitiert nicht nur von einem effizienten Verkehrssystem, sondern auch von der Markteinführung und Verbreitung neuer Produkte und Dienstleistungen. Verkehrstechnologien leisten daher einen essentiellen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Standortsicherung.

Das Strategieprogramm IV2Splus konstituiert sich aus vier Programmlinien, die im Sinne von thematischen Impulsprogrammen mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen Impulse zur Erreichung der IV2Splus Gesamtziele als integrative „Forschungsförderbausteine“ setzen.

2.3. Ausrichtung und Ziele der Programmlinie ways2go

2.3.1. Ausrichtung und Schwerpunkte („Mission Statement“)

Die Programmlinie ways2go legt ihren Schwerpunkt innerhalb von IV2Splus auf den **Personenverkehr**. Hierbei werden Vorhaben gefördert, die darauf abzielen, die

Wissensbasis zu Zukunftsfragen von Mobilität und Verkehr zu erweitern oder einen Beitrag zur Entwicklung und Erprobung von zukunftsfähigen, nachfragegerechten Verkehrssystemen und Mobilitätslösungen zu leisten. Besonders begrüßt werden interdisziplinäre **Forschungsvorhaben**, in denen in geeigneter Weise **Wissensbestände verschiedener Disziplinen** (z.B. Soziologie, Kultur- und Sozialanthropologie, Wirtschaftswissenschaft, Demographie, Psychologie, Raum- und Verkehrsplanung, (Sozial)medizin, Kognitionsforschung, Informationstechnologie und Telematik, Fahrzeug- und Umwelttechnik, etc.) miteinander verknüpft und auf aktuelle und zukünftige Problemstellungen im Verkehrsbereich angewandt werden. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben können auf neue **technische**, aber auch auf **nicht-technische Produkte und Anwendungen** (Dienstleistungen) samt der dafür notwendigen, organisatorischen Einbettungen abzielen. Hierbei wird ein weitgefasstes Verständnis des Begriffs Technologie zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse von Forschung, Entwicklung und Erprobung können sowohl **innovative Einzelkomponenten, technische Systemlösungen, neue Organisations- und Betriebsformen, Gestaltungs- und Planungsinstrumente** – wie auch Ansätze und Methoden für **bewusstseinsbildende Maßnahmen mit Produktausrichtung** zur Unterstützung und Forcierung nachhaltiger Mobilitätsstile – umfassen. Aspekte eines alters- und geschlechtergerechten, sozialverträglichen sowie umweltgerechten und sicheren Gesamtverkehrssystems stehen dabei im Vordergrund.

Besonders erwünscht sind **Forschungsvorhaben**, die einen Beitrag zur **Realisierung barrierefreier Verkehrssysteme** im Einklang mit dem Behindertengleichstellungsgesetz in der geltenden Fassung leisten (z.B. durch innovative Lösungen zur konsequenten Umsetzung des "Mehr-Sinne-Prinzips" oder Technologien zur Reduktion physischer oder informationsbezogener Barrieren in Verkehrssystemen). Eine Ausrichtung auf aktuelle und in Zukunft zu erwartende NutzerInnenbedürfnisse wird vorausgesetzt. Eine Orientierung an zukunftsweisenden Gestaltungskonzepten wie "universal design" oder "design for all" ist hierbei anzustreben.

Anmerkung: „Universal Design“ oder „design for all“ bezeichnet das Design von Produkten und Umgebungen, die für alle weitestgehend nutzbar sein sollen, ohne dass Anpassungen vorgenommen werden müssen oder ein Spezialdesign erforderlich ist.

Um substantielle Verbesserungen im Verkehrs- und Mobilitätssystem der Zukunft zu erreichen, müssen verkehrliche Innovationen und Technologien aber auch verstärkt bereits in räumliche Planungs- und Entscheidungsprozesse einfließen. Neue technologische Anwendungen können zur **Verbesserung von Methoden und Instrumente in der Raum- und Verkehrsplanung** eingesetzt werden und verkehrstechnologische Anwendungen sollen in Planungen einfließen. Die Programmlinie unterstützt daher einen Transfer zwischen Verkehrstechnologie, Raumplanung und Verkehrsplanung, damit neue und verbesserte Planungsansätze für die Verkehrssysteme der Zukunft realisiert werden können.

Als **Fördergegenstand** kommen **Projekte** in Frage, die zur **Verbesserung der physischen Mobilität von Personen (Verkehrswegen) im öffentlichen Raum** („außer-Haus-Mobilität“)

dienen. Diesen Verkehrswegen liegen **zweckgebundene Aktivitäten („Aktivitätenwege“)** (oder einer diesbezüglichen Anwendungsperspektive) – nicht jedoch die Ausübung von Mobilität als Selbstzweck (z.B. sportliche Betätigung) – zugrunde. Die Beförderung von Gütern ist nur dann Gegenstand in der Programmlinie ways2go, wenn diese direkt an die Mobilität von Personen geknüpft ist, diese Mobilität unterstützt oder den notwendigen Mobilitätsaufwand reduziert.

Die Programmlinie soll im skizzierten Themenbereich dem Auf- und Ausbau nationaler Kompetenzen und Kapazitäten im Bereich Mobilitätsforschung und relevanter Forschungs- und Technologieentwicklung dienen. Sie soll neben **nationalen auch transnationale Forschungsk Kooperationen** anstoßen, um einen grenzüberschreitenden Wissensaustausch zu ermöglichen und neue Märkte über Österreich hinaus zu erschließen.

2.3.2. Zielsetzungen der Programmlinie

Die Programmlinie ways2go adressiert die folgenden **verkehrspolitischen Zielsetzungen**:

- Beitrag zur Gewährleistung einer **sicheren, barrierefreien und sozialverträglichen Mobilität**
- **Verkehrsvermeidung oder -minimierung**
- **Verkehrsverlagerung** auf umweltfreundliche Verkehrsträger (Umweltverbund) und Forcierung umweltverträglicher Verkehrsträger und Mobilitätsformen

Aus den themenspezifischen Problemlagen und Programmschwerpunkten lassen sich folgende **forschungspolitische Zielsetzungen** zusammenfassen:

1. Verbreiterung der (anwendungsorientierten) Wissensgrundlagen über Mobilität und Personenverkehr zur Förderung von Innovationen im System Verkehr

- 1.1. Verknüpfung verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen und Auf- bzw. Ausbau von Kompetenzen und Kapazitäten in relevanten Forschungsbereichen; Erreichung einer internationalen Technologieführerschaft für alltags-, alters- und geschlechtergerechte sowie barrierefreie Mobilitätslösungen
- 1.2. Schließung bestehender Wissenslücken, frühzeitige Identifikation von Entwicklungstrends, Anforderungen von NutzerInnengruppen etc.; Analyse künftiger Herausforderungen und Risiken; Herleitung umfassender Verkehrsvermeidungs- und -minderungsstrategien sowie Strategien zur Verbesserung des Verkehrssystems; Entwurf und Erprobung bewusstseinsbildender Maßnahmen zur Motivierung veränderter Mobilitäts- und Lebensstile
- 1.3. Entwicklung und verbesserte Nutzung bestehender Verkehrssysteme sowie Entwicklung und Erprobung innovativer Verkehrssysteme und Mobilitätslösungen

2. Impulssetzung zur Förderung der Entwicklung und Erprobung barrierefreier, inklusiver und nachhaltiger Verkehrssysteme und Mobilitätslösungen

- 2.1. zur Verbesserung der Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Nutzbarkeit, Verlässlichkeit und Sicherheit der Verkehrssysteme hinsichtlich Verkehrsmittel, Verkehrsinfrastruktur und begleitender Mobilitätsdienstleistungen für alle,
- 2.2. unter besonderer Berücksichtigung von Personengruppen mit spezifischen Anforderungen (z.B. SeniorInnen, Kinder, Personen mit Migrationshintergrund), Mobilitätseinschränkungen (z.B. Personen mit motorischen und/oder Sinnesbehinderungen, Menschen mit Lernschwierigkeiten) bzw. geschlechtsspezifischen Anforderungen im Verkehr,
- 2.3. zur Sicherung und Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten verschiedener NutzerInnengruppen durch innovative Mobilitätslösungen

3. Transfer zwischen verkehrstechnologischen Innovationen und der Raum- bzw. Verkehrsplanung

- 3.1. Verbesserung der Datengrundlagen zum Mobilitätsverhalten in Österreich
- 3.2. Entwicklung und Erprobung innovativer Planungsverfahren und -instrumente
- 3.3. Berücksichtigung innovativer Verkehrstechnologien in Planungsmaßnahmen

2.3.3. Ausrichtung und Schwerpunkte der 3. Programmlinienausschreibung

Schwerpunkte der 3. Programmlinienausschreibung ways2go bilden **neuartige, prototypische Anwendungen mit Programmlinienthemenbezug**, die einen Beitrag zu den Programmlinienzielen leisten und ein Marktpotenzial für einen späteren Echteinsatz erwarten lassen. Im Sinne von ways2go werden hierbei **technologische Komponenten und Systeme im sozio-technischen Umfeld entwickelt, getestet bzw. evaluiert und demonstriert**.

Explizit erwünscht sind vorbereitende Forschungsprojekte, Test- und Demonstrationsumgebungen mit **greifbarem Praxisbezug** sowie mit Potenzial für **hohe** (internationale) **Sichtbarkeit der Innovationskraft und Technologiekompetenz** der österreichischen FTI-Community in den ways2go Themenbereichen.

Exemplarisch können hierfür u.a. folgende mögliche **Referenzaktivitäten** genannt und von den EinreicherInnen aufgegriffen werden:

- **Präsentations- und Demonstrationsaktivitäten im Rahmen der ITS-World „SMARTER ON THE WAY“** im September 2012 in Wien (Kontaktaufnahme mit der AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH www.austriatech.org – hinsichtlich Möglichkeiten zu Demonstrationsumgebungen wird empfohlen)
- **Entwicklungen und Technologieevaluierungen für einen späteren Einsatz im Hauptbahnhof Wien** (Kontaktaufnahme mit der ÖBB-Infrastruktur AG Engineering Services Architektur & Hochbau, Herrn DI Thomas Pipp, thomas.pipp@oebb.at, hinsichtlich Rahmenbedingungen und Möglichkeiten wird empfohlen)
- **Forschungs-, Entwicklungs- und Testumgebungen für das Stadtentwicklungsgebiet Wien Aspern** zur Einbettung verkehrlicher Innovationen in räumliche Stadtteilentwicklung (Kontaktaufnahme mit der Aspern Development AG wien3420, Herrn. DI Dr. Christoph Pollak, christoph.pollak@researchtub.at, hinsichtlich Rahmenbedingungen und Möglichkeiten wird empfohlen)
- **Entwicklungen bzw. Vorevaluierungen technologiebasierter Systeme und Komponenten für einen Einsatz im Rahmen der zukünftigen Mobilitätserhebung für Österreich** (z.B. im Zuge von Piloterhebungen; siehe auch Thema 4: „Konzeption einer bundesweiten Mobilitätserhebung im Rahmen eines innovativen, technologiegestützten Erhebungsdesigns“)

Die **Berücksichtigung von EndbenutzerInnenbedürfnissen** spielt auch bei Forschungs- und Entwicklungsprojekten dieser Ausschreibung eine wesentliche Rolle. Dies kann durch **partizipative Entwicklungsverfahren** mit Einbindung (potenzieller) TechnologienutzerInnen sowie **integrierte Methoden von Technologieentwicklung, deren Erprobung und Demonstration** (z.B. im Rahmen von „Living Labs“) oder durch **Auslagerung der Innovationstätigkeit („User Innovation“)** an BenutzerInnen (z.B. durch Toolkits für User,

Lead User-Methode, User Communities) erfolgen. Zur Sicherstellung der Innovationswirksamkeit werden geeignete **Kooperationen mit institutionellen Akteuren im Verkehrsumfeld** (z.B. Verkehrsbetreiber, Verkehrsverbünde, Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen, NGOs, etc.) besonders begrüßt.

Eine optimierte Zielgruppenorientierung durch die **Integration von Gender-Aspekten** im Forschungsvorhaben wird in dieser Ausschreibung ebenso begrüßt. Die Durchsetzungsfähigkeit und die Innovationskraft neuer Technologien und Produkte hängen in hohem Maße davon ab, ob und wie unterschiedliche Nutzungszusammenhänge und potenzielle NutzerInnengruppen in den Forschungs- und Entwicklungsprozess einbezogen werden. Aus den unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern resultieren vielfältige Anwendungsmöglichkeiten, die u.a. durch die Analyse der

- geschlechtsspezifischen Präferenzen und Erwartungen an die Gestaltung von technologischen Produkten sowie
- durch den unterschiedliche Nutzungs- und Anwendungskontext, in denen Frauen und Männer diese Produkte anwenden,

im Forschungsvorhaben berücksichtigt werden können.

Weiterführende Informationen zum Thema „Gender-Aspekte in der Forschung“ finden Sie auf der Website des BMVIT unter folgendem Link:

www.bmvit.gv.at/innovation/humanressourcen/femtech/genderhandbuch.html

(→ siehe „Informationen zu Gender Aspekten in der Forschung“).

Die Projekte bauen optimaler Weise auf **Erkenntnissen früherer Projekte** (siehe www.ffg.at/verkehr) auf oder stellen logische **Weiterentwicklungsschritte in Richtung kommerzielle bzw. gesellschaftlich erwünschte Produkte und Dienstleistungen** dar.

Um Folgeprojekte zur 2. Programmlinienausschreibung durch einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf zu ermöglichen kann der Projektstart von Folgevorhaben mit spätestens Anfang 2011 festgelegt werden. Zur Koordination laufender und neuer Projekte sowie zur Nutzung projektübergreifender Synergien steht ein **Kooperationstool** zur Verfügung (www.ffg.at/verkehr). Die Nutzung dieses Tools im Zuge der Projektabwicklung ist erwünscht.

2.4. Themenbereiche der Ausschreibung

Für die dritte Programmlinienausschreibung ways2go wurden **drei Hauptthemenbereiche und ein Begleitstudienthema** festgelegt:

1. **Mobilitätslösungen und Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft**
2. **Motivation und Lernen für nachhaltige Mobilitäts- und Lebensstile**
3. **Innovative Methoden und Instrumente für die Raum-, Verkehrsplanung und innovationsunterstützende Hilfsmittel**
4. **Begleitstudie „Konzeption einer bundesweiten Mobilitäts-erhebung im Rahmen eines innovativen, technologiegestützten Erhebungsdesigns“**

Im Rahmen dieser Ausschreibung eingereichte Vorhaben **müssen** – entsprechend der **Projektschwerpunktsetzung** – eine **Zuordnung zu einem der drei Hauptthemenbereiche** treffen, auch wenn das Projekt mehrere Ausschreibungsthemen behandelt (sinnvolle, integrative Lösungsansätze über mehrere Themen werden begrüßt und sind zu beschreiben). Weiters kann **ein Begleitstudienthema (Thema 4)** mit verpflichtend zu erarbeitenden Inhalten adressiert werden. Im Rahmen der Begleitstudie sollen innovative Lösungswege bzw. dafür notwendige Grundlagen und Technologieeinsatzpotenziale erarbeitet werden. **Studieneinreichungen zu einem anderen als dem definierten Begleitstudienthema sind nicht zulässig.**

Anmerkung: Das (potenzielle) Wirkungsspektrum des Vorhabens und dessen Relevanz für einzelne NutzerInnengruppen muss auf Basis der Selbstevaluierung (siehe Kapitel 3.7) möglichst genau spezifiziert werden.

2.4.1. Mobilitätslösungen und Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft (Thema 1)

In diesem Themenbereich werden Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Entwicklung und Erprobung von Systemen und Komponenten gefördert, welche die individuelle und kollektive Fortbewegung von Personen ermöglichen oder verbessern. Die Vorhaben können sowohl **die Schaffung neuartiger oder die Verbesserung bestehender Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur** zur Erhöhung der Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Barrierefreiheit, Sicherheit sowie zur Verbesserung der Qualität mit technischen und organisatorischen Innovationen umfassen.

Begrüßt werden Lösungen, welche die **gesamte Mobilitätskette** behandeln oder eine geeignete Einpassung in das Gesamtsystem unter Berücksichtigung der notwendigen Mobilitätsinfrastruktur ermöglichen. Hierbei gilt es **angepasste Lösungen für städtische Agglomerationsräume ebenso wie für ländliche Räume** zu entwickeln, welche auch auf die jeweiligen raumstrukturellen Bedingungen und Problemlagen, Zusammenhänge und Interdependenzen eingehen.

Anmerkung: Projekteinreichungen in diesem Themenbereich müssen eine klare Beschreibung der am Ende des Entwicklungsprozesses erwarteten Komponenten und/oder Systeme samt einer Marktfähigkeitsdarstellung beinhalten.

In den Themenbereich fällt die **Entwicklung neuer Mobilitätsoptionen durch**

- Systeme, Komponenten und innovative Designkonzepte für **neue Fortbewegungsmittel und notwendige Begleitinfrastrukturen zur Ermöglichung der urbanen Mobilität der Zukunft** (modulare Fahrzeugkonzepte, dual-mode vehicles, cyber cars, etc.),
- Systeme und Komponenten und innovative Designkonzepte für **neue, sozialverträgliche Massenverkehrsmittel bzw. der notwendigen Infrastruktur** (z.B. im Bereich der „Automated People Mover“),
- **die Erforschung neuer Mobilitätstools** sowie die **Entwicklung und Erprobung mobilitätsunterstützender Komponenten und Systeme** (tragbare Komponenten, Accessoires, Diebstahlsicherung) mit Ausnahme von Antriebseinheiten (diese sind Bestandteil der Programmlinie A3plus),
- Lösungen zur **Beibehaltung individueller Mobilitätsoptionen und einer intelligenten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs in ländlichen Gebieten und städtischen Agglomerationsräumen** (z.B. Systeme, die zur Erhöhung der Effizienz des motorisierten Individualverkehrs beitragen oder zur Verringerung des Fahrtenaufkommens bzw. der Verkehrsleistung beitragen, technologiegestützte Dienste und Services zur Daseinsvorsorge mit dem Ziel reduzierter physischer Mobilitätsnotwendigkeiten),
- Lösungen für **flexible, kollektive Verkehrsangebote** als Mischform mit dem Individualverkehr (Paratransit) mit Beitrag zur Erhöhung der Chancengleichheit im Verkehr, wenn diese über den Stand der Technik hinaus gehen.

Innovative Anwendungen im **Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehr** können im Rahmen von Projekten mit **folgenden Schwerpunktsetzungen** adressiert werden:

- Systeme und Komponenten zur **Unterstützung einer integrierten Personenmobilität in Fahrzeugen, Infrastruktureinrichtungen und im öffentlichen Raum** (z.B. Reiseplanung, Angebotsinformation, Vermittlung eines Zugangsstatus, Reisezeit- und Abweichungsinformation, Auskunfts-, Leit- und Orientierungssysteme, Ticketing, Buchungs- oder Verleihsysteme, Lost&Found Services, etc.) durch bedarfsadäquate Dienstleistungen,
- **Informationssysteme mit personalisierten Informationsinhalten** bzw. mit spezifischen Anpassungs- und Konfigurationsmöglichkeiten für Personengruppen und Umgebungssituationen (insbesondere durch die Berücksichtigung **sozial-emotionaler Faktoren**),

- Komponenten und Systeme zur **Ermöglichung oder Unterstützung einer selbstbestimmten und nachhaltigen Mobilität** und deren Verwertung zum **Erkennen, Abbau und zur Verminderung von Barrieren im Verkehrssystem** (z.B. durch innovative Systeme und Komponenten im Bereich Raumakustik und der akustischen Informationsübermittlung) bzw. durch haptische Lösungen zur Informationsdarstellung oder durch neue Arten der visuellen Informationsübermittlung zur Verknüpfung realer mit virtueller Informationen (Augmented Reality) zur durchgängigen Einführung des 2-Sinne Prinzips im Mobilitätssystem,
- **Modus- und systemübergreifend, flexibel und individuell nutzbare Systeme und Anwendungen** für komplexe Verkehrsanwendungen bzw. neuartige Kundenservices im Bereich der Information und Navigation („**Mobilitätsbegleiter der Zukunft**“),
- In die Verkehrsinfrastruktur eingebettete technologiegestützte, intuitiv nutzbare Komponenten und Systeme, die zur Entstehung eines „**intelligenten öffentlichen Raums**“ beitragen können („ambient assisted mobility“) – diese können zur Unterstützung für intelligente technische und nicht technische Systeme (z.B. zur Unterstützung gemeinsam genutzter Räume „shared space“) dienen,
- Innovative Systeme und Komponenten zur **funktionalen Verbesserung von intermodalen Verkehrsknoten** und Verbesserung der Nutzbarkeit, Barrierefreiheit, Sicherheit und Durchgängigkeit innerhalb der Verkehrsstation und der Schnittstellen mit dessen Umfeld (z.B. Ermittlung des Zugangsstatus, übergreifende Systemintegration, etc.),
- Innovative Systeme und Komponenten für Anwendungen zur **Gefahrenerkennung, Risikoerkennung, und -management** (Safety) im Bereich Personenmobilität,
- Innovative Systeme und Komponenten für die Abwicklung **großer Menschenströme in Verkehrsinfrastrukturen bei Großveranstaltungen** unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten der Barrierefreiheit.

Themenrelevant sind weiters

- Systeme und Komponenten für Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen zur **Erreichung benutzerfreundlicher Produkte und Dienstleistungen** bzw. zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs (z.B. Ausstattungs- oder Möblierungselemente),
- Innovative Systeme und Komponenten die den „**Faktor Mensch**“ auf der Anbieterseite von Mobilitätsangeboten unterstützen (z.B. Assistentensysteme für operatives Personal und Kundenservice zur individuellen Mobilitätsberatung),
- die Weiterentwicklung **existierender Fortbewegungsmittel zur individuellen, PKW unabhängigen Fortbewegung für die Nahmobilität** (z.B. Fahrrad, Rollstuhl, Rollator, Scooter, etc.),

- Komponenten und Systeme zur Verbesserung der **Nutzbarkeit und Erhöhung der Sicherheit von Anwendungen im Bereich der Elektromobilität** samt Innovationen im Bereich der Ladeinfrastruktur und **Einbettung der Lösungen in das Gesamtmobilitätssystem** (mit Ausnahme von Antriebssystemen als Bestandteil der Programmlinie A3plus),
- Innovative **Ausstattungskomponenten im öffentlichen Raum** zur Unterstützung oder Verbesserung der individuellen Mobilitätsmöglichkeiten (z.B. multifunktionale Ausstattungs- oder Möblierungselemente, Gestaltungstechnologien zur Orientierung und Wegfindung, Innovationen im Bereich der Abstellinfrastruktur und der Verleihsysteme etc.).

2.4.2. Motivation und Lernen für nachhaltige Mobilitäts- und Lebensstile (Thema 2)

Projekteinreichungen in diesem Themenbereich zielen auf **innovative Instrumente und Methoden** zur Motivation und zum Lernen für nachhaltige Mobilitäts- und Lebensstile ab, die zu einem **gesellschaftlich gewünschten, sozial und ökologisch nachhaltigen sowie sicheren Mobilitätsverhalten von Personen** führen und neuartige Produkte und Dienstleistungen hervorbringen können. Diese können harte Beeinflussungsmaßnahmen (z.B. Pricing), Anreizsysteme (Incentives) oder aber auch bewusstseinsbildende Maßnahmen (Awareness Building) umfassen.

Dazu zählen **Instrumente, Methoden, Systeme, Komponenten und Tools**

- zur **Erlernung nachhaltiger und sicherer Mobilitätsmuster** (z.B. Anwendungen zur Bewusstmachung von Mobilitätsmöglichkeiten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit),
- zur Realisierung neuer **Geschäftsmodelle und dienstleistungsübergreifender Angebote für mobilitätsrelevante Bereiche** (z.B. durch Koordination verschiedener Interessensgruppen wie ÖV-Anbieter, Versicherungen, Makler),
- zur integrativen **Erfassung, Bewertung und Vermittlung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen individueller Mobilitätsmuster** durch Lebensstile, Entscheidungsstrukturen, Geschäftspraktiken, etc. (z.B. Steigerung des Wirkungs- und Kostenbewusstseins bei der Standortwahl, „Aufzeigen tatsächlicher Mobilitätskosten“) bzw. zur **Erfolgskontrolle/Wirkungsanalyse von Veränderungen** (Erfassung, Monitoring),
- zur Stärkung des Umweltverbundes durch Schaffung **neuer Marketingtools oder Anwendungen mit Zusatznutzen im ÖV** (z.B. Bildung sozialer Netzwerke durch gemeinschaftliche Informations- oder Austauschplattformen) oder **Community orientierter Informationsplattformen** („Wikies“),
- zur **Verbesserung der Nutzbarkeit, Sicherheit und Akzeptanz von Technologien** für spezifische NutzerInnengruppen insbesondere im Hinblick auf die Vorbereitung der

Gesellschaft für radikale technische Veränderungen im Verkehrsbereich (z.B. Hilfsmittel zur Vermittlung von Zukunftstechnologien).

Anmerkung: Die Durchführung von Trainings- oder Bildungsmaßnahmen bzw. Awareness Kampagnen sind als solche keine zulässigen Projektinhalte, außer wenn diese zur Spezifikation bzw. Evaluierung der zu entwickelnden Anwendung erforderlich sind.

2.4.3. Innovative Methoden und Instrumente für die Raum-, Verkehrsplanung und innovationsunterstützende Hilfsmittel (Thema 3)

In der Verkehrs- und Raumplanung werden die Grundlagen für derzeitige und zukünftige Mobilitätsmöglichkeiten geschaffen. Durch den Einsatz innovativer Methoden und Technologien, insbesondere im Bereich der IKT als Grundlage bzw. Bestandteil von Planungsverfahren und Planungsinstrumenten, können Mobilitätsmöglichkeiten maßgeblich und gesamthaft verbessert, Notwendigkeiten der physischen Mobilität verringert bzw. damit verbundene negative Auswirkungen minimiert werden. Dazu notwendige **Datengrundlagen und Werkzeuge** liefern aber nicht nur **bessere Planungsergebnisse**, sondern auch **neue Einsatzpotenziale für verkehrstechnologische Anwendungen** durch die Ausschöpfung bislang ungenutzter Lösungspotenziale als **Bestandteil von Planungsergebnissen**.

Die eingereichten Projekte in diesem Themenbereich sollen daher auf **Produktinnovationen und prototypische Anwendungen und Methoden mit Technologiebezug** abzielen, die zu besseren **Datengrundlagen** für Planungsanwendungen und verkehrstechnologische Anwendungen (Thema 3.1) oder selbst zu **neuen Planungsanwendungen im Bereich Raum- und Verkehrsplanung oder Verkehrstechnologien** („technologiebasierte Planungswerkzeuge“) führen. Zudem können Werkzeuge erforscht und entwickelt werden, die zu einer **optimierten Wissensbereitstellung und Wissensanwendung für programmlinienrelevante Forschung und Technologieentwicklung** beitragen. Das Anwendungspotenzial der Vorhaben ist optimaler Weise nicht nur auf Österreich beschränkt (Übertragbarkeit und Verwertbarkeit von Technologien).

Vorhaben für Anwendungen zur **Verbesserung der Datenqualität im Bereich Mobilität** sind in folgenden Themenbereichen möglich:

- Innovative Methoden und Instrumente zur effizienten **Erfassung, Generierung und Weiterverarbeitung von Mobilitätsdaten**, die zu wesentlich verbesserten Datengrundlagen für Planungs- und Verkehrstechnologienanwendungen führen bzw. den Zugang zu neuen Informationsgrundlagen eröffnen (z.B. Nutzung sozialer Netzwerke zur Extraktion von mobilitätsbezogenen Daten, etc.),
- Entwicklung und Demonstration von **innovativen, technologiebasierten Erhebungsmethoden und -tools für Anwendungsszenarien für eine österreichweite Mobilitätserhebung** zur mittelfristigen Verbesserung der Aussagekraft und Erhöhung der Abwicklungseffizienz (z.B. kontinuierliche und (semi)automatisierte Datenaktualisierungsmöglichkeiten, Längsschnitterhebungsmöglichkeiten, etc.) ,

- Verfahren, Instrumente, Komponenten, Systeme oder Konzepte für neue Produkte, die eine **Mehrfachnutzung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten in unterschiedlichen Aufgaben- und Geschäftsfeldern** verfolgen und dadurch zu neuen Geschäftsmodellen für verbesserte Mobilitätsdatengrundlagen führen können (z.B. gemeinsame Erhebung und Nutzung von Mobilitätsdaten für Marktforschung/Marketing und Verkehrsplanung).

Ausschreibungsrelevant sind weiters Vorhaben, die sich mit der Erforschung, Entwicklung und Erprobung neuer **Planungsinstrumente und Planungsmethoden** oder deren Weiterentwicklung im Bereich personenmobilitätsrelevanten Raumstrukturen, Verkehrsinfrastrukturen und verkehrstechnologischen Anwendungen auseinandersetzen bzw. die Modellierung, Simulation, Prognose bzw. das Monitoring von Mobilitätsverhalten zum Ziel haben.

Ausschreibungsbestandteil sind hierbei insbesondere **Planungswerkzeuge**

- die eine bessere Berücksichtigung **zukünftiger, mobilitätsrelevanter gesellschaftlicher Erfordernisse im Planungsprozess** ermöglichen (z.B. Berücksichtigung des demographischen Wandels oder neuer Mobilitätsbedürfnisse in Simulationsmodellen),
- zur **Reduktion von planungs(prozess)bezogenen Barrieren** und zur Unterstützung bzw. signifikanten Verbesserung der **Bürgerbeteiligung** in mobilitätsrelevanten Planungsprozessen (partizipative Verfahren),
- zur Identifikation und besseren Erfassung von Gestaltungsmerkmalen und Einsatzpotenzialen von verkehrstechnologischen Anwendungen durch innovative Verfahren (z.B. „virtuelles Entwicklungslabor“) und zur **effizienteren Prototypenerstellung und -validierung**,
- zur Evaluierung und Verbesserung der **Qualität des nicht motorisierten Individualverkehrs** (nmIV) sowie zur Erfassung, Analyse und systematischen Verbesserung der **Kundenzufriedenheit und der Servicequalität** im öffentlichen Personenverkehr.

Zudem können **Hilfsmittel und Werkzeuge zur Unterstützung der programmlinien-spezifischen FTI-Community** erforscht, entwickelt und getestet werden. Mögliche Vorhaben umfassen dabei z.B.

- Einzelkomponenten und technische Systeme mit Testanwendungen zur **Verbesserung der Wissensgrundlagen und der Wissensanwendung als Grundlagen zur Forcierung von Innovationen im Bereich der Personenmobilität** (z.B. Abbildung von Wissensbeständen und -lücken, Einbindung von NutzerInnen) oder
- **internetbasierte Lösungen zur Unterstützung der Community bei Forschungs- und Entwicklungs- bzw. Vernetzungsaktivitäten** (insbesondere auf Basis der Erkenntnisse des Projekts „ways2know“ aus der 1. Programmlinienausschreibung ways2go).

2.4.4. Begleitstudienthema „Konzeption einer bundesweiten Mobilitätserhebung im Rahmen eines innovativen, technologiegestützten Erhebungsdesigns“ (Thema 4)

Ausgangssituation/Problemlage:

In Hinblick auf Daten zum Mobilitätsverhalten ergibt sich in Österreich das Problem, dass zwar für manche Regionen und einzelne Bundesländer aktuelle Daten vorliegen, die Daten auf Basis einer gesamtösterreichischen Erhebung nunmehr jedoch stark an Aktualität eingebüßt haben (die Daten gehen großteils auf das Jahr 1995 zurück). Diese Situation stellt **mobilitätsbezogene Planungen und Vorhaben in Österreich vor große Probleme**. Die **unzureichende Datenverfügbarkeit** stellt zudem eine **beträchtliche Barriere für den verkehrsbezogenen FTI Bereich** dar. Institutionalisierte, periodische und flächendeckende Mobilitätserhebungen wie in anderen Länder gibt es in Österreich nicht.

Studieninhalte:

Das bmvit sucht nach Möglichkeiten zur ehest möglichen Durchführung einer bundesweiten Mobilitätserhebung, für die im Rahmen der hier ausgeschriebenen Machbarkeitsstudie die gesamten notwendigen Grundlagen in mehreren Umsetzungsvarianten erarbeitet werden sollen.

Die Machbarkeitsstudie beinhaltet verpflichtend folgende Elemente:

Inhaltliche und methodische Konzeption unter Berücksichtigung folgender Aspekte

- Erarbeitung und Berücksichtigung aktueller/zukünftiger Datennotwendigkeiten aller wesentlichen Bedarfsgruppen in Österreich (Öffentliche Hand, FTI-Community, Verkehrsunternehmen, etc.) und **Spezifikation eines zukunftsorientierten Datenkataloges** mit geeignetem Umfang (Erfassung aller Verkehrsarten und intermodaler Wegekette, Erarbeitung aussagekräftiger Merkmalstypologien und Ausprägungen zur Klassifikation und Erfassung aller relevanten gesellschaftlichen Gruppen z.B. auf Basis von Milieu- und Lebensstil-Ansätzen, Berücksichtigung von Genderfragen und weiteren sozio-politischen Aspekten, Berücksichtigung von Datenanbindungen und Eignung zur Nutzbarkeit in Planungssystemen wie Geographische Informationssysteme und Verkehrsmodellen, Verknüpfungsmöglichkeiten verschiedener Datenquellen, Vergleichbarkeit der Erhebung national und international, etc.)
- Screening und Auswahl geeigneter **Erhebungsmethoden** unter Berücksichtigung aktueller nationaler und internationaler Erfahrungen sowie Lösungswege (Prüfung von Möglichkeiten kontinuierlicher Datenaktualisierung oder Längsschnitterhebungen, mobile Datenerhebungsmöglichkeiten, Nutzungsmöglichkeiten sozialer Netze zur Generierung von Bewegungsdaten, Berücksichtigung der Erfahrungen und Ergebnisse anderer Projekte im Rahmen von ways2go oder der Mobilitätsforschung durch Einbindung der FTI-Community, etc.)

- Erarbeitung eines geeigneten **Methodenmixes** konventioneller Erhebungsverfahren (Befragungen) und komplementärer (oder ersetzender) innovativer technologiebasierter Erhebungsmethoden bzw. -komponenten (GPS basierte Mobilitätstagebuchehebungen, Cell-ID Auswertungen, etc.). mit kurz- bis mittelfristigem Einsatzpotenzial bzw. Aufzeigen des (potenziellen) Beitrags von technologiegestützten Erhebungsverfahren und Erarbeitung einer Mittel- bis Langfristperspektive für den Technologieeinsatz

Vor dem Hintergrund zunehmender budgetärer Restriktionen, gilt als Zielvorstellung die langfristige Institutionalisierung und Sicherstellung der Kontinuität des gesamten Erhebungsprozesses. Dafür erforderlich ist

- die Entwicklung geeigneter **Rollen- und Kooperationsmodelle** für Finanzierung, Durchführung und Datenbereitstellung/Pflege (z.B. mögliche Akteure und Zuständigkeiten, Kooperationsmöglichkeiten mit Statistik Austria, Kooperationsmöglichkeiten mit den Bundesländern, neue kommerzielle Kooperationen oder Finanzierungskooperation im Rahmen von PPP Modellen, etc.);
- eine **Kostenschätzung** der Umsetzungsvarianten, Überprüfung der Machbarkeit und Erstellung von Variantenvergleichen als Entscheidungsgrundlage. Die untersuchten Varianten müssen jedenfalls ein Machbarkeitskonzept für eine „Minimalvariante“ beinhalten. Die Minimalvariante soll so bemessen sein, dass Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Österreich, getrennt nach den vier Raumtypen (Wien, Großstädte ohne Wien, zentrale und periphere Bezirke) und nach relevanten Personengruppen abgeleitet werden können;
- die **Klärung datenschutzrechtlicher Erfordernisse** (im Zusammenhang mit der ways2go Studie aus „LF-Datenschutz“) und **weiterer vorhabensrelevanter Rahmenbedingungen**.

Diese und weitere relevante Aspekte zur Konzeption einer konkreten, umsetzbaren Mobilitätserhebung sind **bereits im Projektantrag eingehend zu erörtern und zu detaillieren**. Zudem sind bereits im Antrag **mögliche Lösungspfade aufzuzeigen und in einen detaillierten Arbeits- und Zeitplan** zu fassen (die **Ergebnisse** der Studie werden bis **Ende Juni 2011** erwartet).

Die Durchführung der Studie muss in enger Abstimmung mit dem bmvit (insbesondere mit der Abteilung V/Infra 5) und unter geeigneten Partizipationsmöglichkeiten aller wesentlichen Akteure erfolgen.

3. Administrative Hinweise zur Ausschreibung

3.1. Zielgruppen und Teilnahmeberechtigte

Die Programmlinie ways2go wendet sich an alle österreichischen Organisationen, die in den genannten Forschungs-Themenbereiche aktiv sind bzw. aktiv werden wollen und sich an Forschungsprojekten beteiligen.

Eingeladen zur Teilnahme sind insbesondere:

- Wissenschaftliche Institutionen an Universitäten, Fachhochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie einzelne ForscherInnen
- Industrie- und Dienstleistungsunternehmen
- Klein- und Mittelbetriebe
- Verkehrsbetreiber, Mobilitätsdienstleister, Infrastrukturbetreiber
- NGOs im Behindertenbereich bzw. andere themenrelevante Verbände und Vereinigungen (z.B. Einrichtungen und Vereine im Bereich Gesundheits- und Krankenpflege und Rehabilitation)
- Schulen
- Selbstverwaltungskörper, Gebietskörperschaften (insb. Gemeinden)
- Privatpersonen (nur im Rahmen der Konzeptinitiative)

Für Projekte im Rahmen dieser Ausschreibung sind Projektkonsortien bestehend aus mehreren Partnern erwünscht. Ein Konsortium im Rahmen eines kooperativen F&E Projektes (siehe Kapitel 3.3.1) **muss aus zumindest zwei eigenständigen Partnern** bestehen (Konsortialverpflichtung).

Ausgewogene Konsortien – mit Forschungs- und Industriepartnern – werden bei der Evaluierung positiv bewertet, insbesondere wenn (potenzielle) TechnologieanwenderInnen bzw. Institutionen, die einzelne Nutzergruppen vertreten (z.B. NGOs, Interessensvertretungen) oder sich vertiefend mit der Anwendung neuer Technologien beschäftigen, eingebunden werden. Besteht ein Konsortium ausschließlich aus Industriepartnern und kann es nachweisen, dass es über ausreichend F&E Kapazität zur Durchführung des geplanten Projektes verfügt, so ist auch diese Partnerstruktur möglich, jedoch ist die Einbindung von kleinen- bzw. mittleren Unternehmen in diesem Fall zwingend vorgesehen.

Konsortien mit ausländischen Partnern sind ausdrücklich willkommen. Ausländische Partner erhalten im Rahmen von kooperativen Forschungsprojekten dieser Ausschreibung allerdings keine Förderung. Eine **Finanzierung der Aufwände ausländischer Partner bei Beteiligung an Studien** ist in Ausnahmefällen möglich, wenn das Projektkonsortium nachweisen kann, dass die erforderlichen Kompetenzen des ausländischen Partner in Österreich nicht verfügbar sind und durch dessen Finanzierung ein deutlicher Mehrwert für Österreich entsteht (nachvollziehbare Darstellung notwendig).

Die Mitarbeit von schulischen Organisationen an Forschungsprojekten ist erwünscht. Diese erhalten aber keine Bundesförderung aus dem Programmbudget.

FactBox Projekteinreichungsmöglichkeiten ways2go:

Mögliche Fördernehmer sind (in Übereinstimmung mit der FTE-Richtlinie¹):

- Juristische Personen
 - Vereine
 - Kapitalgesellschaften (wie GmbH, AG)
 - Universitäten gemäß § 6 Universitätsorganisationsgesetz 2002; (Ad personam Einreichungen und Förderungen gemäß § 26 UOG sind dabei nicht zulässig)
 - Fachhochschulen
 - Öffentliche Bedarfsträger und Gebietskörperschaften (Hinweis: Öffentliche Bedarfsträger können im Rahmen der Projekte nur ihre zusätzlich anfallenden Kosten bis 30% im Rahmen der Projektart „Experimentelle Entwicklung“ geltend machen).
- Personengesellschaften des bürgerlichen Rechts und des Unternehmensrechts (UGB) wie insbesondere:
 - Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GesbR);
 - offene Gesellschaften (OG);
 - Kommanditgesellschaften (KG);

mit Unternehmens- oder Forschungsstandort in Österreich sowie

- Einzelpersonen (nur im Rahmen der Konzeptinitiative).

Bei Konsortien ist einer der Konsortialpartner als projektverantwortlicher Förderungswerber (=Antragsteller) gegenüber dem Förderungsgeber namhaft zu machen.

Von der Einreichung von Forschungsvorhaben ausgeschlossen sind Personen und Institutionen (Abteilungen bzw. Bereiche von Unternehmen), die mit der Abwicklung des Förderprogramms betraut sind.

Sollte es nach Förderzusage/Projektstart zum Ausfall eines Partners kommen, so ist vom Konsortium nachzuweisen, dass die zur Projektdurchführung erforderlichen Kompetenzen durch die verbleibenden Partner hinreichend abgedeckt werden, andernfalls ist ein neuer Partner in das Konsortium aufzunehmen. Jedenfalls bedarf eine Änderung in der Partnerstruktur der vorherigen Genehmigung durch FFG/bmvit.

¹ Laut „FTE-Richtlinien“ Punkt 3.3 sowie in den „Allgemeine Rahmenrichtlinien“ (ARR 2004), § 21 (2), Z 9

3.2. Budget

Im Rahmen der 3. Ausschreibung der Programmlinie ways2go stehen rund 5 Mio. € an Fördermittel zur Verfügung.

3.3. Projektarten und Finanzierungsintensitäten

Im Rahmen der Ausschreibung werden kooperative Forschungs- und Entwicklungsprojekte (F&E Projekte) gefördert und stimulierende Maßnahmen wie Forschungsaufträge und Konzepte finanziert.

Die „Konzeptinitiative“ dient weiters der Unterstützung von Aktivitäten von Kleinstunternehmen oder Privatpersonen.

Die Integration von Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen sind als Projektbestandteil kooperativer F&E Projekte oder stimulierender Maßnahmen möglich (z.B. in Form von Diplomarbeiten, Dissertationen, etc.).

Kooperative F&E-Projekte:

Forschungsvorhaben sind als kooperative F&E Projekte im Bereich der Industriellen Forschung oder der Experimentellen Entwicklung möglich.

Stimulierende Maßnahmen:

Als stimulierende Maßnahmen werden Vorhaben beauftragt, welche die Programmziele unterstützen bzw. die Forschungstätigkeit von Unternehmen anregen.

- Begleitstudien/ Forschungsaufträge
Programmbegleitende F&E Dienstleistungen, welche dem Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG unterliegen. Diese werden zu vordefinierten Themenstellungen vergeben.
- Konzeptinitiative
Das Programmelement „Konzeptinitiative“ dient der Unterstützung von Aktivitäten von Kleinstunternehmen und Privatpersonen. Es sollen dabei neue und innovative Ideen mit technologischem und wirtschaftlichem Verwertungspotenzial frühzeitig aufgegriffen werden.

Für jede Projektart sind Rahmendaten definiert, deren Erfüllung eine Voraussetzung für Förder- bzw. Finanzierungen darstellen. Diese projektartspezifischen Rahmendaten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Abbildung 1: Übersicht projektartspezifische Rahmendaten

Projektart / Forschungskategorie	Partner	Max. Förder-/ Finanzierungs- quote	Anrechenbare Kosten	max. Projekt- laufzeit in Monaten	Verwertungs- rechte
K.1 Industrielle Forschung	Min. 2	65 - 80 %	-Personalkosten -FTE-Investitionen -sonstige Kosten (<i>Sachkosten, Reisekosten, Werkverträge</i>)	max. 24	Projekt- konsortium
K.2 Experimentelle Entwicklung	Min. 2	40 - 60 %		max. 24	Projekt- konsortium
S.1 Begleitstudien/ Forschungsaufträge	/	max. 100%		max. 12	Auftraggeber bmvit
S.2 Konzepte	/	max. 100%		max. 12	AntragstellerIn

Förderquoten für Kooperative F&E Projekte

Die maximale Beihilfenintensität der einzelnen geförderten Projektarten folgt für verschiedene, auch kooperative, Konstellationen von Förderwerbern (Klein-, Mittel-, Großunternehmen bzw. Forschungseinrichtungen) den Vorgaben der FTE-Richtlinie.

Die maximalen Förderquoten für Partner aus universitärer Forschung und außeruniversitärer Forschung orientieren sich an der Zusammensetzung der gewerblichen Partner (= Unternehmenspartner).

Abbildung 2: Übersicht Förderquoten für Kooperative F&E Projekte

Forschungskategorie	Kleine Unter- nehmen	Mittlere Unter- nehmen	Große Unter- nehmen	Öffentliche Bedarfs- träger	Forschungs- einrichtung- en
K.1 Industrielle Forschung	80 %	75 %	65 %	-	65-80%
K.2 Experimentelle Entwicklung	60 %	50 %	40 %	30 %	40-60%

Hinweis: Öffentliche Bedarfsträger können im Rahmen der Projekte nur ihre zusätzlich anfallenden Kosten geltend machen.

Genereller Hinweis zu allen Projektarten:

Im Rahmen dieser Ausschreibung eingereichter Projekte können sich inhaltlich ergänzen oder aufeinander aufbauen. Grundsätzlich muss aber jedes eingereichte Projekt für sich alleine sinnvoll sein, da die EvaluatorInnen über jedes einzelne Projekt entscheiden.

Diese **kaskadenförmige Nutzung der Förderinstrumente entlang des Innovationsprozesses** ist keine Bedingung für eine Einreichung. Jeder Antrag wird einzeln evaluiert und hat unabhängig von allfälligen parallelen Projektanträgen der EinreicherInnen in dieser oder einer vorangegangenen Ausschreibung anderer Programmlinien gleiche Chancen auf eine positive Beurteilung, wobei die internationalen EvaluatorInnen die Bewertungskriterien aus Kapitel 3.6 anwenden.

3.3.1. Kooperative F&E Projekte ²

K.1. Industrielle Forschung

Diese Projektart umfasst stark grundlagenorientierte Entwicklungen mit hohem Entwicklungsrisiko. Industrielle Forschung bezeichnet **planmäßiges Forschen oder kritisches Erforschen zur Gewinnung neuer Kenntnisse und Fertigkeiten** mit dem Ziel, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder zur Verwirklichung erheblicher Verbesserungen bei bestehenden Produkten, Verfahren oder Dienstleistungen nutzen zu können. Hierzu zählt auch die Schöpfung von Teilen komplexer Systeme, die für die industrielle Forschung und insbesondere die Validierung von technologischen Grundlagen notwendig sind, mit Ausnahme von Prototypen, die unter K.2. - Forschungskategorie „Experimentelle Entwicklung“ - fallen.

Die „Industrielle Forschung“ unterscheidet sich von der „Experimentelle Entwicklung“ auch durch:

- besonders hohen Innovationsgehalt
- erhöhtes Entwicklungsrisiko
- Grundlagenforschungscharakter mit konkretem Anwendungsbezug
- Marktferne
- besondere soziale, verkehrs- und umweltpolitische Vorteile

Förderquoten und Förderhöhe

Projekte werden mit maximal **65 - 80 % der anrechenbaren Projektkosten** gefördert.

Weitere Bedingungen

- Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen³ (Kooperative Projekte, mind. zwei Partner)
- Kein Partner trägt mehr als 70% der Kosten
- Forschungseinrichtungen tragen min. 30%, max. 80% der Kosten.
- Kooperatives Projekt: als Kooperation gilt nur die Zusammenarbeit eigenständiger Unternehmen⁴

² Begriffsbestimmungen der Forschungskategorien (gemäß EU-Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (ABl. C 323 vom 30.12. 2006, S. 1-26)

³ Forschungseinrichtungen: Einrichtungen wie Hochschulen oder Forschungsinstitute, unabhängig von ihrer Rechtsform (öffentlich oder privatrechtlich) oder Finanzierungsweise, deren Hauptaufgabe in der Grundlagenforschung, industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung besteht und die deren Ergebnisse durch Lehre, Veröffentlichung und Technologietransfer verbreiten; sämtliche Einnahmen werden in die Forschung, die Verbreitung von Forschungsergebnissen oder die Lehre reinvestiert

⁴ Gemäß EU-Wettbewerbsrecht: Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S 36-41). http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/index_de.htm

- Die Förderquote für Forschungseinrichtungen orientiert sich an der Zusammensetzung der gewerblichen Partner (bzw. deren KU/MU Status).

Grundregel: die Förderquote entspricht dem über die anteiligen Projektkosten gewichteten Durchschnitt der Förderquoten der Unternehmenspartner.

Ausnahmen:

- Min. 50% der Unternehmenspartner sind Kleinunternehmen - Förderquote 80%
- Min. 50% der Unternehmenspartner sind mittlere Unternehmen oder Kleinunternehmen - Förderquote min. 75%

K.2. Experimentelle Entwicklung

Die Projektart „**Experimentelle Entwicklung**“ dient **der Entwicklung von Technologien und Komponenten für einen konkreten Anwendungsfall** bzw. zur **Erprobung von Entwicklungen im Pilotstadium**.

Die Entwicklung hat aus technologischer Sicht Neuheitscharakter und ist mit Schwierigkeiten verbunden (Entwicklungsrisiko). Die Entwicklung geht in der Regel bis zu einem funktionsfähigen Prototyp.

Eine **Experimentelle Entwicklung** ist der Erwerb, die Kombination, die Formung und die Verwendung vorhandener wissenschaftlicher, technischer, wirtschaftlicher und sonstiger einschlägiger Kenntnisse und Fertigkeiten zur Erarbeitung von Plänen und Vorkehrungen oder Konzepten für neue, veränderte oder verbesserte Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen. Dazu zählen auch beispielsweise andere Tätigkeiten zur Definition, Planung und Dokumentation neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie auch die Erstellung von Entwürfen, Zeichnungen, Plänen und anderem Dokumentationsmaterial, soweit dieses nicht für gewerbliche Zwecke bestimmt ist.

Die Entwicklung von kommerziell nutzbaren Prototypen und Pilotprojekten ist ebenfalls eingeschlossen, wenn es sich bei dem Prototyp notwendigerweise um das kommerzielle Endprodukt handelt und seine Herstellung allein für Demonstrations- und Auswertungszwecke zu teuer wäre.

Bei einer anschließenden kommerziellen Nutzung von Demonstrations- oder Pilotprojekten sind die daraus erzielten Einnahmen von den förderbaren Kosten abzuziehen.

Die experimentelle Produktion und Erprobung von Produkten, Verfahren und Dienstleistungen ist ebenfalls beihilfefähig, soweit sie nicht in industriellen Anwendungen oder kommerziell genutzt oder für solche Zwecke umgewandelt werden können.

Förderquoten und Förderhöhe

Projekte werden mit maximal **40 - 60 % der anrechenbaren Projektkosten** gefördert.

Weitere Bedingungen

- Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und/oder Forschungseinrichtungen (Kooperative Projekte, mind. 2 Partner)
- Kein Partner trägt mehr als 70% der Kosten
- Beteiligte Kleinunternehmen, Forschungseinrichtungen, oder ausländische Partner tragen min. 10% der Kosten
- Kooperatives Projekt: Als Kooperation gilt nur die Zusammenarbeit eigenständige Unternehmen (gemäß EU-Wettbewerbsrecht: Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003, ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36-41; http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/index_de.htm).
- Die Förderquote für Forschungseinrichtungen orientiert sich an der Zusammensetzung der gewerblichen Partner (bzw. deren KU/MU Status).

Grundregel: die Förderquote entspricht dem über die anteiligen Projektkosten gewichteten Durchschnitt der Förderquoten der Unternehmenspartner.

Ausnahmen:

- Min. 50% der Unternehmenspartner sind Kleinunternehmen - Förderquote 60%
- Min. 50% der Unternehmenspartner sind mittlere Unternehmen oder Kleinunternehmen - Förderquote min. 50%

3.3.2. Stimulierungsmaßnahmen

S.1. Begleitstudien/ Forschungsaufträge

In dieser Projektart können Studien eingereicht werden, deren Ergebnisse von öffentlichem Interesse sind und nicht direkt wirtschaftlich umgesetzt werden können. Die Studien sollen einen hohen volkswirtschaftlichen sowie technologie- und verkehrspolitischen Nutzen für Österreich aufweisen.

Forschungsaufträge/Begleitforschungen sind für den Themenbereich „Mobilitätsforschung für zukünftige Mobilitätslösungen“ zulässig. Es geht dabei um die Verbreiterung der Wissensbasis, um darauf aufbauend später Technologieentwicklungen initiieren zu können. Erforscht werden sollen aktuelle und zukünftige Problemlagen sowie geeignete Lösungsansätze im Verkehrsbereich. Obwohl hier grundlagennahe Forschung adressiert wird, müssen eingereichte Projekte die Anwendbarkeit bzw. Anwendungsperspektive des generierten Wissens aufzeigen.

Im Sinne der Nutzbarkeit (Verwertbarkeit) der Ergebnisse sind das vermutete Marktpotenzial nachvollziehbar darzustellen, sowie die möglichen Verwertungswege und –perspektiven aufzuzeigen.

Da die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen grundsätzlich beim Auftraggeber bmvit liegen, ist bei der Beurteilung der Verwertungsmöglichkeiten auf die oben genannten

Zielsetzungen Bezug zu nehmen. Die maximale Projektlaufzeit für Begleitstudien beträgt (wenn keine abweichenden Angaben vorhanden) 12 Monate.

Förderquoten und Förderhöhe

Die Studien werden als Forschungsauftrag vergeben (gemäß Ausnahmetatbestand des §10 Z 13 BVergG) und zu 100% finanziert.

Die maximale Finanzierungssumme pro Projektantrag beträgt 120.000 € (exkl. USt.).

In der dritten Ausschreibung ways2go ist ein Studienthema ausgeschrieben. Details finden Sie in Kapitel 2.4.4.

S.2 Konzepte im Rahmen der Konzeptinitiative

Das Programmelement „Konzeptinitiative“ dient der Unterstützung von Forschungsaktivitäten von Kleinunternehmen⁴, Unternehmen in der Gründungsphase (Einzelunternehmen, Einzelpersonen, neue Selbständige, etc.) und Einzelpersonen. Durch die gezielte Förderung von Projekten und Projektideen junger Unternehmen und ExpertInnen sollen **neue und innovative Ideen mit technologischem und wirtschaftlichem Verwertungspotenzial** frühzeitig aufgegriffen werden und damit die wissenschaftliche und industrielle Basis verbreitert, neue Stärken aufgebaut und neue Märkte erschlossen werden. Gleichzeitig kann diese Projektart auch als Vorbereitung auf nationale oder internationale Ausschreibungen dienen. Projekte und Projektideen können auch im Rahmen von Diplomarbeiten und insbesondere Dissertationen abgewickelt werden.

Für die Evaluierung der Konzepte werden dieselben Bewertungskriterien wie für die anderen Projekttypen angewandt (Kapitel 3.6). Dem Charakter dieser Projektart entsprechend, können die notwendigen Darstellungen gemäß Bewertungskriterien im Projektantrag (eigenes Antragsformular) im Gegensatz zu anderen Projektarten entsprechend vereinfacht erfolgen (vereinfachtes Evaluierungsverfahren).

Die Konzeptinitiative zielt darauf ab insbesondere Kleinst- und Einzelunternehmen den Einstieg in den F&E Bereich zu erleichtern. Idealerweise sollten Folgeprojekte (Kooperative Projekte der Projektkategorien Industrielle Forschung und Experimentelle Entwicklung) an die Konzeptinitiative anschließen.

Langfristig sollte die Grundidee der Konzeptinitiative auf die Entwicklung innovativer Produkte oder Dienstleistungen abzielen.

⁴ Definition der Europäischen Kommission (6. Mai 2003): Kleinst(Mikro-)unternehmen: bis zu 9 Beschäftigte und Jahresumsatz bis zu 2 Millionen Euro oder Bilanzsumme bis zu 2 Millionen Euro

Die Durchführung von Projekten mit reinem Studiencharakter ohne langfristige Verwertungsperspektive liegt nicht im Fokus dieser Projektart. Beachten Sie hierbei bitte auch die Anmerkungen zur Projektart „Begleitstudien“ (siehe Kapitel 3.3.2 Projektart S.1.).

Förderquoten und Förderhöhe

Die Beihilfeshöchstintensität beträgt max. 100%. Die maximale Fördersumme ist mit 35.000 € pro Projekt begrenzt.

Weitere Bedingungen

- Die maximale Projektlaufzeit beträgt 12 Monate
- Berechtigte AntragstellerInnen sind Kleinstunternehmen und Einzelpersonen

Rechtsgrundlagen und EU-Konformität

Für das Programmelement „Konzeptinitiative“ gilt die Verordnung (EG) Nr. 1998 der Kommission vom 15.12.2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf De-minimis-Beihilfen (Amtsblatt Nr. 379 vom 28.12.2006, S. 5-10), - gilt bis 31.12.2013. Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Abgrenzung zu Unternehmensgründungsprogrammen

Die thematisch ausgerichtete Förderung für neue Konzepte und Projektideen kann als Vorstufe zu oder als begleitende Unterstützung bei der Unternehmensgründung dienen. Die Unternehmensgründung selbst wird im Rahmen des AplusB Programms (im Falle von Spin-Offs von Universitäten) oder durch das neue Unternehmensgründungsprogramm für junge, innovative, technologieorientierte Unternehmen gefördert.

3.4. Anerkennbare Kosten

Anerkennbar (förderbar) sind jene Kosten, die für die Durchführung des genehmigten Projektvorhabens nötig sind, sofern sie in der Höhe angemessen sind.

Förderbare Kosten sind zudem alle dem Projekt zurechenbaren Ausgaben bzw. Aufwendungen, die direkt, tatsächlich und zusätzlich (zum herkömmlichen Betriebsaufwand) für die Dauer der geförderten Forschungstätigkeit entstanden sind.

- **Personalkosten:**
- **FTE Investitionen,**
- **Sonstige Kosten (Sachkosten, Reisekosten):**
- **Drittleistungen,**

Als Grundsatz dürfen Kosten für Drittleistungen (Werkverträge) im Rahmen von Projekten 20% der Gesamtkosten nicht überschreiten. Konsortialpartner dürfen dabei nicht gleichzeitig als Werkvertragspartner auftreten.

In gut begründeten Ausnahmefällen sind hier höhere Anteile möglich, wobei die überwiegende Leistung im Projekt jedenfalls durch die Projektpartner zu erbringen ist

- **Gemeinkosten,** die unmittelbar durch die Forschungstätigkeit entstehen (**Overhead**)

Hinweis: Öffentliche Bedarfsträger können im Rahmen der Projekte nur ihre zusätzlich anfallenden Kosten geltend machen.

Anerkennungsstichtag

Anerkannt werden können diejenigen förderbaren Kosten, welche nach Einlangen des Förderungsantrags entstanden sind.

Frühestmöglicher Stichtag für die Anerkennbarkeit ist das Datum der Einreichung, sofern es sich hierbei um den Projektstart handelt.

Ansonsten können nur jene förderbaren Kosten im Rahmen des Projektes geltend gemacht werden, welche nach dem offiziellen Projektstart (=Start des Projektes laut Fördervertrag) und vor dem offiziellen Projektende anfallen (bei Werkverträgen: Leistungszeitraum muss innerhalb des Projektzeitraums liegen).

Weitere Detailinformationen zu anerkehbaren Kosten entnehmen Sie bitte dem „Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten in Förderungsansuchen und Berichten“ (www.ffg.at/Kostenleitfaden). Weiterführende Informationen finden Sie auch in Kapitel 6 (Anhang – FAQ Projektkosten).

3.5. Verwertungsrechte

Kooperative F&E Projekte

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim antragstellenden Konsortium.

Bei einer Förderzusage ist ein firmenmäßig gezeichneter Kooperationsvertrag vorzulegen, der die Zusammenarbeit und insbesondere auch die Verwertungsrechte (IPR) an den geförderten Projektergebnissen regelt.

Im Falle der **Zusammenarbeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen** (Universitäten, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, usw.) liegen die **Verwertungsrechte grundsätzlich bei allen Projektpartnern**, d.h. auch die Forschungseinrichtungen haben Anspruch auf Verwertungsrechte (Nutzung, Lizenzgebühren, usw.).

Im Falle einer **alleinigen kommerziellen Verwertung** durch die Unternehmenspartner müssen die Unternehmen an die Forschungseinrichtungen ein marktübliches Entgelt im Sinne eines **Erfinderlohns** zahlen.

Forschungseinrichtungen muss jedenfalls das Recht eingeräumt werden, die von der Einrichtung selbst durchgeführten Arbeiten zu veröffentlichen.

Konzepte im Rahmen der „Konzeptinitiative“

Die Verwertungsrechte der Projektergebnisse liegen beim Antragsteller/der Antragstellerin.

Begleitstudien/Forschungsaufträge

Die Verwertungsrechte an den Projektergebnissen bei Studien liegen beim Auftraggeber bmvit.

3.6. Bewertungskriterien

3.6.1. Übersicht und Gewichtung

Eingereichte Projekte werden auf Basis der folgenden Kriterien beurteilt:

1. Qualität des Vorhabens

- **Technisch-wissenschaftliche Qualität**
- **Qualität der Planung**

2. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Programmlinie

- **Übereinstimmung** des Vorhabens **mit der Programmliniencharakteristik**
- **Relevanz** des Vorhabens **für die Themen dieser Ausschreibung**
- Bezug zu **wirtschafts- bzw. technologiepolitischen Zielsetzungen**

3. Eignung Förderungswerber/Projektbeteiligter

- Wissenschaftlich-technische **Referenzen**
- **Potenzial des Konsortiums** zur Realisierung

4. Ökonomisches Potenzial, Nutzen und Verwertung

- Kundenorientierung, Erhöhung des **Kundennutzens** (Berücksichtigung der Anforderungen aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Zielmärkte und deren **Marktpotenzial** bzw. Potenzial zur Generierung neuer Märkte
- Darstellung einer **Verwertungsstrategie**
- sonstige **Nutzenwirkungen** des Projekts

Gewichtung

In Abhängigkeit der verschiedenen Projektarten und Forschungskategorien kommen unterschiedliche Subkriterien und Aggregationsstufen der Kriterien zur Anwendung.

Auf der ersten Hierarchieebene der Bewertungskriterien kommt für die unterschiedlichen Formate folgendes Gewichtungsschema zur Anwendung.

Abbildung 3: Übersicht Gewichtung der Bewertungskriterien

Bewertungskriterien – Gewichtung			Projektart/ Forschungskategorie			
			Stimulierung		Kooperatives F&E Projekt	
	Kriterium		S.1 Begleitstudien/ Forschungs- aufträge	S.2 Konzept- initiative	K.1 Industrielle Forschung	K.2 Experimentelle Entwicklung
1.	Qualität des Vorhabens	a.) Technisch-wissenschaftlich	40	40	30	25
		b.) Qualität der Planung	10		10	10
2.	Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Programmlinie		30	30	30	30
3.	Eignung Förderungswerber/Projektbeteiligte		15	15	15	15
4.	Ökonomisches Potenzial und Verwertung		5	15	15	20
Summe			100	100	100	100

3.6.2. Die Bewertungskriterien im Detail

1. Beurteilung der Qualität des Vorhabens

Die Beschreibung der technisch-wissenschaftlichen Qualität des Antrages, Ausgangslage, Ziele und Innovationsgehalt sind im Antragsformular Teil A im Rahmen des Kapitel 2.1. bzw. Kapitel 2.2 zu beschreiben.

Hierbei ist auch insbesondere auf den **(technologischen) Fortschritt** des Projektergebnisses im Vergleich zum derzeitigen Stand der Technik einzugehen.

- **Technisch-wissenschaftliche Qualität**

Innovationsgehalt (Verbesserung bestehender Lösungen, Neuheit, Technologiesprung), Vergleich zum Stand der Technik („Stand des Wissens“), **Additionalität** (Forschungs- und Entwicklungs-Projekte sind gemäß EU-Wettbewerbsrecht nur dann förderungsfähig, wenn sie über das Tagesgeschäft des Unternehmens hinausgehen und zu einem Zuwachs an Forschungsleistungen und daher auch Forschungsausgaben im Unternehmen führen) und **Entwicklungsrisiko** in finanzieller und technischer Hinsicht, **Eignung der geplanten Methoden, Relevanz des Vorhabens im Verhältnis zu vergleichbaren, bestehenden Lösungen** (Bedeutung des Problems, Relevanz für Österreich)

- **Qualität der Planung**

Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der Projektplanung, nachvollziehbare und quantitative Zielvereinbarungen (Eigenevaluierung: Messkatalog und Konzept) Rollen und Aufgaben der am Projekt beteiligten Partner hinsichtlich Eignung, Notwendigkeit und Kapazitäten (Vollständigkeit des Konsortiums, Transdisziplinarität, Vernetzung) Angemessenheit und Nachvollziehbarkeit der Finanzplanung

2. Beurteilung der Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Programmlinie

- **Übereinstimmung** des Vorhabens mit der **Programmliniencharakteristik** („mission statement“), **den allgemeinen (verkehrlichen) und spezifischen Programmzielen von ways2go** (siehe Kapitel 2.3).
- **Nachvollziehbare und plausible Darstellung der Wirkungsabschätzung des Projektes im Rahmen der Selbstevaluierung** (siehe Kapitel 3.7). Die im Antrag **abgeschätzten Größenordnungen der Wirkungen** (z.B. Höhe der Zeiteinsparung etc.) fließen **NICHT** in die **Projektelevaluierung** durch die internationale Expertenjury ein. Die Auseinandersetzung mit den Projektwirkungen jedoch im Rahmen der Selbstevaluierung, deren Schlüssigkeit im Zusammenhang mit der Projektbeschreibung und deren Plausibilität wird von der Expertenjury überprüft.
- **Relevanz** des Vorhabens **für die Themen dieser Ausschreibung** im Leitfaden (siehe Kapitel 2.4)

- Bezug zu mindestens einem der folgenden **wirtschafts- bzw. technologiepolitischen Zielsetzungen** herstellen:
 - Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen im Bereich Verkehrstechnologie und Mobilität
 - Beitrag zur Sicherung und Qualitätserhöhung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorts
 - Auf- und Ausbau internationaler Themenführerschaft, Vorbereitung von Technologiesprüngen und Systeminnovationen
 - Aufbau und Erweiterung von Kooperationen (national und international, Wissenschaft und Forschung) Vernetzung der AkteurInnen und Förderung des Austauschs aktueller Forschungsergebnisse
 - Verbesserung struktureller und funktionaler Aspekte im Innovationssystem Verkehr bzw. von Innovationen im Verkehrssystem

Das Vorhaben **muss** dabei mittel- bis langfristig eine wirtschaftliche oder technologische Verwertbarkeit (Marktchancen) aufzeigen

5. Eignung Förderungswerber/Projektbeteiligter

- Wissenschaftlich-technische Referenzen
- Potenzial des Konsortiums zur Realisierung

6. Ökonomisches Potenzial, Nutzen und Verwertung

- Kundenorientierung, Erhöhung des Kundennutzens (Berücksichtigung der Anforderungen aller Ziel- und Anspruchsgruppen)
- Zielmärkte und deren Marktpotenzial bzw. Potenzial zur Generierung neuer Märkte
- Darstellung einer Verwertungsstrategie
- sonstige Nutzenwirkungen des Projekts

3.7. Selbstevaluierung: Abschätzung der Projektwirkungen

3.7.1. Ziele der Wirkungsabschätzung

In der Programmlinie ways2go ist die Selbstevaluierung der erwarteten Projektwirkungen auf Basis einer vorgegebenen Struktur vorgesehen, um

- die eingereichten Projekte besser charakterisieren zu können,
- die (potenziellen) Wirkungsmuster im Rahmen der Antragserstellung zu reflektieren und damit bereits im Vorfeld die Projektausrichtung hinsichtlich tatsächlich zu erwartender Effekte für (potenzielle) Nutzer optimieren zu können (gesellschaftliche Relevanz)

- die Projektdarstellung in Bezug auf deren Wirkungen überzeugender darstellen zu können,
- eine geeignete Grundlage für die Ermittlung der durch Programmlinie ausgelösten Wirkungen insgesamt zu schaffen,
- eine verständlichere Darstellung der Projektwirkungen zu schaffen, auch für Nicht-Fachleute, zum Zwecke einer verbesserten Vermittlung von Forschungsergebnissen

Grundsätzlich sind im Rahmen der **Wirkungsabschätzung** die **individuell/gruppenspezifischen** Wirkungen (z.B. anhand projektrelevanter, fiktiver, potenzieller Anwender oder Anwendergruppen) abzuschätzen. Eine **volkswirtschaftliche Betrachtung** ist **nicht** Gegenstand der Wirkungsabschätzung. Die Angaben im Rahmen der Wirkungsindikatoren liefern jedoch die **Grundlage** für spätere, qualifizierte gesamtwirtschaftliche Betrachtungen.

Im Rahmen der Selbstevaluierung sind nicht nur die unmittelbar durch das Forschungsprojekt zu erwartenden Wirkungen sondern auch das Potenzial zukünftiger Anwendungen (Produkte bzw. Dienstleistungen) zu berücksichtigen.

Im Falle einer Förderung des eingereichten Projektvorhabens durch das bmvit ist die Selbstevaluierung nach Abschluss des Projektes auf Basis der erzielten Ergebnisse nochmals durchzuführen. Dabei ist im Zuge des Endberichtes eine Soll-Ist Darstellung der Wirkungsabschätzung durchzuführen.

3.7.2. Teilbereiche der Wirkungsabschätzung

Die Wirkungsabschätzung der Projektwirkungen erfolgt anhand mehrerer Teilbereiche. Eine Charakterisierung des Vorhabens wird durch Definition der adressierten Zielgruppen, Barrieren etc. vorgenommen (Antragsformular Teil B – Tabellenblatt 6.2, für Einreichungen im Rahmen der Begleitstudie ist dieses Tabellenblatt nicht auszufüllen).

Die Selbstevaluierung der Wirkungen des geplanten Vorhabens auf Basis des Beitrages zur Erreichung der Programmziele, sowie eine qualitative und quantitative Abschätzung der Wirkungen erfolgt im Formularteil A (Antragsformular Teil A Kapitel 3).

3.7.2.1. Charakterisierung des Vorhabens - Antragsformular Teil B Tabellenblatt 6.2:

- Definition der **adressierten Verkehrsmittel**
- Definition der **adressierten Wirkungsbereiche**
- Festlegung der **adressierten verkehrlichen Entscheidungssituationen**
- **Zielgruppen/Barrieren-Matrix:** Es sind die wichtigsten, projektrelevanten Zielgruppen und angesprochenen Barrieren für das Vorhaben festzulegen:

Die Zielgruppen definieren den Personenkreis, für den infolge der erwarteten Projektergebnisse (und gegebenenfalls der darauf aufbauenden Produkte oder Dienstleistungen) eine Verbesserung der Mobilitätsteilnahme in Form von Verringerung oder Abbau einer oder mehrerer mobilitätsrelevanter Barrieren angestrebt wird. Insbesondere werden dabei folgende Barrieren angesprochen:

- **Geringes Einkommen:** z.B. auf Basis nationales Durchschnittseinkommen oder auf Basis subjektiver Einschätzungen („Gefühl zu wenig Geld zu haben, um sich eine Fahrt für diesen Zweck leisten zu können“).
- **Zeitmangel:** auch anhand eines subjektiven Maßstabs; strukturell neigen Alleinerziehende, Mütter vieler Kinder, aber auch bestimmte Berufsgruppen zur „Zeitarmut“.
- **kein ausreichendes soziales Netzwerk** (soziales Kapital): Auch hier können objektive Maße („für bestimmte Unterstützungen gibt es keine AnsprechpartnerInnen bzw. keine Hilfen“) angenommen werden, jedoch dürften erneut die subjektiven Maße bedeutsamer sein. Mittels Netzwerkanalysen lassen sich relevante Kenngrößen vergleichend bilden.
- **periphere Lage / schlechte Erreichbarkeit:** Hierfür wurden in der Raum- und Verkehrsplanung Erreichbarkeits-Isochronen als Zumutbarkeitsgrenzen entwickelt, die letztlich willkürlich bestimmt werden; auch hier sind subjektive Maße denkbar.
- **keine Pkw-Verfügbarkeit:** klassische objektiv-binäre Kategorie der Verkehrs- und Mobilitätsforschung
- **Schlechter ÖV-Anschluss:** Diese Kategorie wird ähnlich wie die Erreichbarkeitskategorie definitorisch zur Bedarfssicherung festgelegt (nach Erreichbarkeit von Haltestellen und Häufigkeit bzw. zeitliche Verteilung der Bedienung der Haltestellen).
- **Informationen unzureichend** (angebotsseitig): Grad der Ausschöpfung der Möglichkeiten des Verkehrsanbieters, Informationen an seine Kunden weiterzugeben.
- **Physische Barrieren I (Öffentlicher Raum, Gebäude, Haltestellen)** – accessibility I: Ausgestaltung des „immobilen“ Raumes hinsichtlich der selektiven Erreichbarkeit für alle.
- **Physische Barrieren II (Fahrzeuge)** – accessibility II: wie oben, nur auf dass Rollmaterial begrenzt.
- **Image / (Vor-)Urteile:** subjektive Konstruktionen der jeweiligen Personen über die Realität des Verkehrsangebotes – dieses Maß weicht gruppenspezifisch und individuell unterschiedlich stark von den „objektiven“ Gegebenheiten ab.

- **Befürchtungen vor unzureichender Sicherheit** (security): subjektive Konstruktionen der jeweiligen Personen über die Sicherheit im Öffentlichen Raum – dieses Maß weicht gruppenspezifisch und individuell unterschiedlich stark von den „objektiven“ Gegebenheiten ab.
- **Informationsmangel & Orientierungslosigkeit** (certainty): subjektive Konstruktionen der jeweiligen Personen über die Quantität und die Qualität der relevanten Informationen – dieses Maß weicht gruppenspezifisch und individuell unterschiedlich stark von den „objektiven“ Gegebenheiten ab.
- **Subjektive Wahrnehmung der Verkehrssicherheit** / Unfallrisiko (safety): subjektive Konstruktionen der jeweiligen Personen über die Sicherheit von Verkehrsmitteln – dieses Maß weicht gruppenspezifisch und individuell unterschiedlich stark von den „objektiven“ Gegebenheiten ab.
- Skepsis / **Distanz gegenüber Technologien**: Vorbehalte genereller Art gegen technologische Neuerungen resp. die Nutzung von Geräten und Automaten, etc.

3.7.2.2. Quantitative und Qualitative Wirkungsabschätzung – Antragsformular Teil A

In den Kapiteln 3.2 bzw. 3.3 Antragsformulars Teil ist eine Wirkungsabschätzung des Projektes sowohl qualitativ als auch quantitativ durchzuführen:

- Qualitative Wirkungsabschätzung mittels **Produktillustration** (sofern projektrelevant). Dieser Teil der Wirkungsabschätzung ist optional durchzuführen. Eine entsprechende Darstellung der Wirkungen wird jedoch begrüßt:

Zu beschreiben ist die Produktperspektive (Produkt oder Dienstleistung) des Forschungsprojektes anhand einer fiktiven Anwendung und deren Auswirkungen auf eine typische, aber fiktive Person aus der Zielgruppe anhand einer Alltagssituation. Aus der zuvor definierten Anwendergruppe (Antragsteil B, Tabellenblatt 6.2 Projektcharakterisierung) wird eine Person exemplarisch herausgegriffen und ein konkreter Anwendungsfall beschrieben. Weiters ist ein Vergleich des Ist-Standes mit der unmittelbar im Zusammenhang mit dem Forschungsgegenstand stehenden verbesserten Situation.

Die Produktillustration soll zeigen, welchen Einfluss das erwartete (fiktive) Produkt bzw. die Dienstleistung auf die konkrete Lebenssituation des potenziellen Nutzers hat und wie dadurch seine Mobilitätsteilnahme verbessert. Die textliche Aufarbeitung sollte für eine fachexternen Wissensvermittlung geeignet sein (siehe Übersicht Abbildung 5: Merkmale von fachinterner Kommunikation und fachexterner Wissensvermittlung und ca. ½ Seite bis max. 1 Seite umfassen (Richtwert) Diese sollte einfach konstruiert, sachlich-nüchtern, klar und frei von subjektiven Wertungen formuliert sein. Die Verständlichkeit der Projektillustration kann durch die bildliche Wissensvermittlung unterstützt werden.

Abbildung 5: Merkmale von fachinterner Kommunikation und fachexterner Wissensvermittlung

Merkmale	fachinterne Kommunikation	fachexterne Wissensvermittlung
Sachverhalt	Ja	ja
Forschungsmethode	Ja	nein
Forschungsergebnis	Ja	ja
Umfang	Detailliert	kurz
Systematik	Ja	nur bedingt
Tiefe	Ja	nein
Informationsfülle	Groß	klein
Informationsdichte	Groß	Gering
Schnellerfassung	Nein	ja
Verbreitung	Nein	ja
sprachliche Aufbereitung	Fachspezifisch	Einfach
Fachbegriffe	Ja	nur bedingt
Fremdwörter	Ja	nur bedingt

- **Quantitative Wirkungsabschätzung mittels Wirkungsindikatoren:**

Anhand konkreter, quantifizierbarer Indikatoren soll die Wirkung für die individuelle Anwendung und/oder für eine bestimmte Zielgruppe des angestrebten Produktes/Dienstleistung abgeschätzt werden. Basis der Abschätzung kann der vorher definierte Anwendungsfall sein. Es sind nur jene Indikatoren anzuführen, die für das Forschungsvorhaben relevant sind und abgeschätzt werden können. Weitere Indikatoren können zusätzlich zu den hier angeführten verwendet werden:

Abbildung 6: Auswahl möglicher Indikatoren zur quantitativen Wirkungsabschätzung

Wirkungsindikator	Wirkungsabschätzung
Zeitersparnis	z.B. für Linz-Pendler: 1,5 Pers.h / Woche
Verkehrsvermeidung	z.B. für Linz-Pendler: ca. 60 Pers.km / Woche
Verkehrsverlagerung	
Energieverbrauch	
Schadstoffreduktion	
Verkehrslärmreduktion	
Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Kosten	
Verbesserte Mobilitätsteilhabe (Zugang)	
Sonstiges und zwar:	

3.8. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage für kooperative F&E Projekte 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.

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 1. 1. 2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 (ABl. L 124 vom 20. 5. 2003 S. 36-41).

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

3.9. Ergänzende Vorgaben und Hinweise

3.9.1. Angabe von weiteren geförderten Projekten

Detaillierte und umfassende Darlegung ALLER mit öffentlichen Mitteln seitens der EU, Bundesländer, Kommunen oder österreichischen Programme geförderten Projekte oder finanzierten Aufträge der letzten 3 Jahre (Fördereinrichtung, Projekttitle, erbrachte Leistungen, Zeitraum, Förderhöhe) mit thematischem Bezug zur Ausschreibung bzw. zum gegenständlich eingereichten Projekt.

Es ist jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projektvorhabens zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen und Innovationsgehalt nachzuweisen.

Die vollständige und umfassende Darstellung bisher erhaltener Fördermittel im Themenbereich schmälert keinesfalls die Förderchancen in der gegenständlichen Ausschreibung, sondern dient der Vermeidung von Doppelförderungen und weist die Expertise des Konsortiums aus.

Die Angabe von weiteren geförderten Projekten hat im Tabellenteil des Antragsformulars (Teil B) zu erfolgen.

3.9.2. Verpflichtungen der FördernehmerInnen

Der Fördernehmer erklärt sich bereit, mit der FFG und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) zusammenzuarbeiten. Diese Kooperation betrifft insbesondere PR-Aktivitäten (zur Verfügung stellen von Inhalten und Bildmaterial für Präsentationen in verschiedensten Medien), Disseminationsaktivitäten (insbesondere auf www.ffg.at/verkehr - das IV2Splus INFONETZ, die Teilnahme an Workshops etc.) und die Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen geförderten Projekten (insbesondere die verpflichtende Nutzung der dafür zur Verfügung gestellten Tools → IV2Splus INFONETZ).

Auch eigene mit diesem Projekt in Zusammenhang stehende Aktivitäten, wie z.B. Veröffentlichungen, öffentliche Auftritte auf Veranstaltungen, sowie eigene Vernetzungsaktivitäten mit anderen Projektnehmern aus der Programmlinie ways2go sind

mit der FFG und dem bmvit im engen Einvernehmen durchzuführen. Die dem bmvit zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellten Dokumente müssen jedenfalls barrierefrei gestaltet werden. Entsprechende Verpflichtungen werden im Fördervertrag spezifiziert.

Das Konsortium erklärt sich einverstanden, dass die Angaben im Antragsformular dem Bundeskanzleramt (Kontaktkomitee für die Koordinierung der Finanzierungs- und Förderungseinrichtung) mitgeteilt werden können. Der Zweck dieses Meldesystems besteht in der gegenseitigen Information jener Stellen, die ein bestimmtes Projekt mitfinanzieren.

Im Sinne des § 22 Datenschutzgesetz informiert Sie die FFG, dass die Daten dieses Antrages sowie eines Förderungsübereinkommens zu Zwecken der Kontoführung sowie für anonymisierte Statistiken verwendet werden. Datenübermittlungen sind nur bei gesetzlichen Verpflichtungen, für den Geld- und Zahlungsverkehr sowie nach besonderer Zustimmung des Betroffenen – Einzelfall an genau bezeichnete Empfänger – zulässig.

Das Ansuchen kann an zur Geheimhaltung verpflichtete EvaluatorInnen übermittelt werden. (Sperrvermerke betreffend EvaluatorInnen, denen das Ansuchen nicht übermittelt werden darf, können angebracht werden.) Das Konsortium erklärt sich damit einverstanden, dass der Name des Antragstellers/der Antragstellerin und aller Partner, die Projekt- und Fördersummen (in €) und eine Kurzbeschreibung des Projekts im Förderfall publiziert werden.

4. Ablauf

4.1. Beratung und Einreichung

Die **Projekteinreichung** ist **ausschließlich elektronisch (eCall)** unter folgender **Webadresse** möglich: <https://ecall.ffg.at/>.

Ein detailliertes Tutorial zum eCall finden Sie unter: <https://ecall.ffg.at/Cockpit/Help.aspx>

4.1.1. Dokumente

Dem elektronischen Antrag sind folgende Dokumente bzw. Informationen über die **eCall Upload-Funktion** anzuschließen:

- Einreichformulare für Projektanträge (Teil A, B):
 - Teil A: Inhaltlicher Förderungsantrag – Upload als .pdf
 - Teil B: Tabellenteil zum Förderungsantrag – Upload als Excel- Dokument
- Kopie des **Firmenbuchauszuges** (nur bei neuen Firmen oder nach Änderungen)
- **Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten 3 Geschäftsjahre** (falls nicht bereits bei der FFG vorhanden)
- Aufschlüsselung der Overhead-Kosten (falls über 20%) mit einem entsprechenden sachlichen Nachweis
- Anhänge (LOI's, CV's, ...)

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

4.1.2. Formale Kriterien

Die Einreichfrist endet mit Donnerstag, dem **15.07.2010, 12.00 Uhr** via eCall (<https://ecall.ffg.at/>).

Die Nachreichung einer **firmenmäßig gezeichneten Ausfertigung** des online eingereichten **Förderungsansuchens** ist **nicht erforderlich**.

Unabhängig davon, ob Förderungsansuchen im Namen von Gesamthand- oder Personengesellschaften, natürlichen oder juristischen Personen, eingereicht werden, hat die Antragstellung nur durch den/die FörderungswerberIn selbst, oder aber durch ausreichend vertretungsbefugte Personen zu erfolgen. Diese Vertretungsbefugnis ist der FFG auf Nachfrage jederzeit nachzuweisen. Kann das Vorliegen einer ausreichenden Vertretungsbefugnis bei Antragstellung nicht nachgewiesen werden, behält sich die FFG das Recht vor, betroffene Förderungsansuchen aus formalen Gründen abzulehnen.

Vorgaben

Bitte beachten Sie, dass der Förderungsantrag aus folgenden Teilen besteht:

- Teil A: Inhaltlicher Förderungsantrag (Word-Dokument)
- Teil B: Tabellenteil zum Förderungsantrag (Excel-Dokument)
- Anhänge (LOI's, CV's, Firmenbuchauszüge, ...)

Folgende formale Angaben und Anforderungen sind unbedingt einzuhalten:

Die Einreichfrist endet mit **Donnerstag, dem 15.Juli 2010, 12.00 Uhr via eCall.**

Der „Inhaltliche Förderungsantrag“ (Teil A) ist von der Seitenzahl her beschränkt. Die jeweils zulässige maximale Seitenanzahl entnehmen Sie bitte dem Antragsformular.

Schriftgröße mindestens 11 Punkt, Zeilenabstand mindestens 1,3

Die Seiten des Förderungsantrags sind zu nummerieren. Nach Fertigstellung des „Inhaltlichen Antrags“ ist das Inhaltsverzeichnis zu aktualisieren. Klicken Sie hierzu mit der rechten Maustaste auf das Inhaltsverzeichnis und klicken Sie erst „nur Felder aktualisieren“, dann „nur Seitenzahlen aktualisieren“ an.

Antragssprache: **Deutsch (Ausnahme: englische Kurzfassung)**

Ein bis zum Ende der Einreichfrist nur teilweise eingereichter Förderungsantrag gilt als unvollständig, eine Nachreichung (auch von einzelnen Antragsteilen) ist nicht möglich!

4.1.3. Beratung

Allgemeines Beratungsangebot

Das bmvit hat die FFG mit Beratungs- und Informationsaktivitäten für die Programmlinie ways2go beauftragt. Die Leistungen liegen in der inhaltlichen und thematischen Beratung potenzieller AntragstellerInnen.

FFG – Forschungsförderungsgesellschaft mbH

Sensengasse 1, A-1090 Wien

DI Dr. Christian Pecharda Mag. Katharina Zwick

Tel.: +43/57755 - 5030 bzw. - 5033

Fax: +43/57755 - 95030 bzw. - 95030

E-Mail: ways2go@ffg.at

Sämtliche Informationen über die 3. Ausschreibung der Programmlinie ways2go (Ausschreibungsleitfaden, Formulare für den Projektantrag etc.) befinden sich als Download unter <http://www.ffg.at/ways2go>.

Unterstützung der AntragstellerInnen und Vorprüfung der Projektanträge

Zentrale Aufgabe des Programm-Managements (FFG) ist die Bekanntmachung der Ausschreibung sowie die Beratung potenzieller Einreicher.

Als Unterstützung bei der Antragstellung besteht neben persönlichen Beratungsgesprächen auch die Möglichkeit der Durchführung eines unverbindlichen „Pre-Proposal-Checks“. Dabei werden die Projektanträge auf Erfüllung der formalen Kriterien überprüft und die Ergebnisse an die AntragstellerInnen vertraulich rückgemeldet.

Die Antragsentwürfe für den **Pre-Proposal-Check** können bis spätestens **23.Juni 2010** per E-Mail (ways2go@ffg.at) übermittelt werden.

iv2splus INFONETZ

Für potenzielle AntragstellerInnen bzw. Konsortien besteht die Möglichkeit, ihre Expertise bzw. ihre Projektidee(n) unter

www.ffg.at/verkehr

zu präsentieren. Das Portal bietet Ihnen so die Möglichkeit, interessierte Partner zu suchen und zu finden, sowie sich an konkreten Projektideen zu beteiligen.

4.2. Projektauswahl

Die Auswahl von Projektvorschlägen erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt werden die Einreichungen von der Förderungseinrichtung auf ihre formale Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft. Die AntragstellerInnen werden auf behebbare Mängel hingewiesen und deren Korrektur nachgefordert, oder es wird ein Ausschluss aus formalen Gründen bekannt gegeben. Darüber hinaus nimmt die Förderungseinrichtung eine Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Eligibilität der beteiligten Unternehmen vor. Die Förderung unmittelbar insolvenzgefährdeter bzw. insolventer Unternehmen ist nicht möglich.

Im Anschluss erfolgt die eigentliche fachliche Evaluierung nach den unter Kapitel 3.6 erläuterten Bewertungskriterien durch nationale und internationale ExpertInnen (=EvaluatorInnen), die vor Aufnahme ihrer Tätigkeit eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnen müssen.

Nach einer formalisierten Einzel-Begutachtung auf Basis der definierten Bewertungskriterien wird im Rahmen der Jurysitzung jeder Projektantrag auf der Grundlage der eingereichten Dokumente diskutiert, bis die EvaluatorInnen konsensual und unter Berücksichtigung der schriftlich vorliegenden Gutachten eine Förderempfehlung aussprechen bzw. eine Rankingliste der eingereichten Projekte erstellen.

Im Anschluss an die Evaluierung werden alle AntragstellerInnen schriftlich über das Ergebnis informiert und erhalten ein zeitlich befristetes Förderangebot (Oktober 2010).

Die Ausschlussmöglichkeit von EvaluatorInnen ist gegeben (→ siehe dazu Antragsformular Teil A bzw. eCall Formular Projektdaten).

4.3. Vertragserrichtung

Die von der Jury für eine Förderung oder Finanzierung vorgeschlagenen Projekte erhalten von der FFG ein zeitlich befristetes Förderangebot, dem sie innerhalb eines Monats schriftlich zustimmen müssen. Auflagen aus der Evaluierung sind gegebenenfalls zu berücksichtigen. Im Anschluss an die Annahme der Förderangebote wird auf Basis des Förderanbotes (inkl. Berücksichtigung etwaiger Auflagen) der Vertrag erstellt und dem Fördernehmer bzw. Konsortialführer (bei kooperativen Projekten) zur Unterzeichnung vorgelegt.

Die zur Förderung bzw. Finanzierung vorgeschlagenen Projekte werden im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und auf der Website des Ministeriums präsentiert.

4.4. Auszahlungsmodalitäten und Berichtswesen

Mit Retournierung des unterschriebenen Vertrags zwischen Förderstelle und AntragstellerInnen und Erfüllung aller Auflagen – falls vorhanden - muss zusätzlich – falls es sich um ein kooperatives Projekt handelt – der Konsortialvertrag der Förderstelle zugeschickt werden.

Als nächster Schritt erfolgt nun die Auszahlung der 1. Förderrate.

Der Auszahlungsmodus hängt von der Dauer des Projekts ab, wobei maximal jährliche bzw. den Projektmeilensteinen entsprechende technische und finanzielle Berichte notwendig sind, auf welche die Auszahlung einer weiteren Förderrate folgt. Eine Berichtsdauer kann maximal einen Projektabschnitt von 9 Monaten umfassen. Die endgültigen Eckdaten der Berichtslegungspflicht sind im Fördervertrag angeführt.

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

Weitere Informationen zu Berichtslegung und Projektkostenabrechnung finden sich im „Leitfaden zur Berichtslegung und projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit“ (www.ffg.at/iv2splus --> Downloadcenter).

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

Abbildung 4: Auszahlung der Förderraten (GFS: Gesamtfördersumme)

Projektdauer	1. max. Förderrate [% der GFS]:	2. max. Förderrate [% der GFS]:	3. max. Förderrate [% der GFS]:	4. max. Förderrate [% der GFS]:	Schlussrate
größer gleich 18 Monate	30	30	30		10
größer 18 Monate	30	20	20	20	10

5. Kontakte

5.1. Programmverantwortung

Die Programmverantwortung sowie -steuerung liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Programmverantwortung und -steuerung

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung für Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, A-1010 Wien
Programmverantwortung: DI Walter Wasner
Mag. Hildegard Weiss



5.2. Programm-Management

Der **Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (kurz FFG)** obliegt das Programm-Management der 3. Ausschreibung. Die FFG ist für die Beratung der Förderwerber, für die operative Abwicklung der Ausschreibung inkl. der Organisation der Evaluierung durch eine internationale Expertenjury, sowie für Vertragserrichtungen und die Finanzabwicklung zuständig.

Programm-Management

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Sensengasse 1, 1090 Wien

Kontakt:

DI Dr. Christian Pecharda	Mag. Katharina Zwick
Tel.: +43 (0)5 7755 - 5030	bzw. - 5033
Fax: +43 (0)5 7755 - 95030	bzw. - 95030
E-Mail: ways2go@ffg.at	



Allgemeine **Informationen, Leitfaden sowie Antragsformulare** finden Sie unter <http://www.ffg.at/ways2go>.

Im IV2Splus Infonetze finden Sie Informationen zu strategische Vorbereitungsprojekte für die Programmlinie ways2go sowie weitere Förderprojekte auch anderer Programmlinien im Rahmen von IV2Splus. Weiters stehen Möglichkeiten zur Vernetzung und Partnerfindung für Projekteinreichung zur Verfügung:

www.ffg.at/verkehr

6. Anhang

FAQ Projektkostenabrechnung

Die Details zu den anerkegnbaren Projektkosten finden Sie im Kostenleitfaden unter www.ffg.at/kostenleitfaden.

Die folgenden Ausführungen sind als Ergänzung zum Kostenleitfaden zu verstehen.

Wie muss ich meine Personalkosten und Stunden nachweisen?

Die Personalkosten, im Falle einer Förderung, müssen zu nachgewiesenen IST-Kosten abgerechnet werden. Der Nachweis hat mittels Lohnzettel und Stundenaufzeichnungen zu erfolgen.

Wie ermittle ich meinen Stundensatz richtig?

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.

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 3.000 €:

$(3.000 * 1,32 * 14) / 1.680 = 33 \text{ € Stundensatz}$

Beispiel – teilzeitbeschäftigt 20h/Woche – Bruttomonatsgehalt 1.500 €:

$(1500 * 1,32 * 14) / 840 = 33 \text{ € Stundensatz}$

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

Welchen Stundensatz kann ich als Mitarbeitender GesellschafterIn eines KMU im Projekt geltend machen?

Alle Details zur Stundensatzberechnung von Mitarbeitenden GesellschafterInnen finden Sie dazu im Kostenleitfaden (www.ffg.at/kostenleitfaden) Kapitel 4.1.4.

Grundsätzlich kann bei Mitarbeitenden GesellschafterInnen, die den Regelungen gemäß Kapitel 4.1.4 Kostenleitfaden unterliegen, der Pauschalsatz von 35 EUR (kein GKZ Aufschlag möglich) angesetzt werden.

Im Fall von **Klein- und Kleinstunternehmen** können allerdings Ausnahmeregelungen beantragt werden:

Fall A: Sie sind GesellschafterIn eines Kleinunternehmens und haben MitarbeiterInnen, die im Rahmen des eingereichten Projektes ähnliche Tätigkeiten wie Sie durchführen (entsprechende Qualifikation).

→ Es kann der Stundensatz des/der teuersten MitarbeiterIn als Höchstgrenze herangezogen werden.

Ist ein Vergleich hinsichtlich der Qualifikation nicht möglich (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. Das bedeutet:

Fall B: Sie sind GesellschafterIn eines Einzelunternehmens ohne MitarbeiterInnen bzw. ohne MitarbeiterInnen entsprechender Qualifikation (siehe Fall A).

→ Es kann ein Stundensatz im maximalen Ausmaß jener Personalkategorie angesetzt werden, die gemäß oben genannter Verordnung der Qualifikation des Einzelunternehmers entspricht.

In diesem Fall ist zu beachten, dass **pro Person pro Jahr (nicht pro Projekt)** maximal 58.800 € bei dieser Abrechnungsmöglichkeit geltend gemacht werden können

In jedem Fall sind Stundenaufzeichnungen der ProjektmitarbeiterInnen zu führen.

Muss ein Nachweis der Gemeinkosten dem Antrag beigelegt werden?

Ohne entsprechenden Nachweis kann ein Pauschalsatz von 20% angesetzt werden. Ein entsprechend höherer Satz kann angesetzt werden. In diesem Fall ist die Kalkulation des beantragten Gemeinkostenzuschlagssatzes dem Antrag beizulegen.

Kann Umsatzsteuer als Bestandteil der förderbaren Kosten geltend gemacht werden?

Die auf die Kosten der förderbaren Leistungen entfallende Umsatzsteuer (im Rahmen von kooperativen Forschungsprojekten) ist grundsätzlich keine förderbare Ausgabe; sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig vom Förderungsnehmer/von der Förderungsnehmerin zu tragen ist, somit für ihn keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht,

kann sie als förderbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden (d.h. z.B. bei Universitäten, die nicht der Umsatzsteuer unterliegen und daher auch nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind).

Ab welchem Zeitpunkt können Kosten geltend gemacht werden?

Anerkannt werden können diejenigen förderbaren Kosten, welche nach Einlangen des Förderungsantrags entstanden sind, aber nur sofern es sich hierbei um den offiziellen Projektstart handelt (frühestmöglicher Stichtag).

Ansonsten können nur jene förderbaren Kosten im Rahmen des Projektes geltend gemacht werden, welche nach dem offiziellen Projektstart (=Start des Projektes laut Fördervertrag) und vor dem offiziellen Projektende anfallen (bei Werkverträgen: Leistungszeitraum muss innerhalb des Projektzeitraums liegen).

7. Glossar

Abkürzung/Begriff	Beschreibung
Accessibility	(engl.) Zugänglichkeit, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit Beschreibt, in welchem Ausmaß ein Produkt, eine Dienstleistung oder Infrastruktur für möglichst viele Menschen zugänglich ist, in dem Sinn, dass Produkte/Dienstleistungen, Medien und Einrichtungen, so gestaltet werden, dass sie von jedem Menschen unabhängig von einer eventuell vorhandenen Einschränkungen in vollem Umfang genutzt werden können.
Accessoire	(engl.) Zubehör
Augmented Reality	"erweiterte Realität" (engl.) z.B. durch Ausweitung der Sinneswahrnehmung des Menschen durch Sensoren von Umgebungseigenschaften, die der Mensch selbst nicht wahrnehmen kann
Automated People Mover	Aus dem Englischen übernommener Sammelbegriff (wörtlich: Automatischer Personenbeförderer) bezeichnet meist schienengebundene und in der Regel automatisch verkehrende Verkehrsmittel für kurze Strecken.
Cluster	(engl.) Regionales Netzwerk von Unternehmen einer Branche, die eng mit Zulieferern, Universitäten, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie öffentlichen Institutionen zusammenarbeiten. Cluster können in ganz verschiedenen Sparten der Wirtschaft entstehen (z. B. Medienwirtschaft, Fahrzeugbau, Gesundheitswesen) und sowohl Industrie- als auch Dienstleistungsaktivitäten umfassen.
Community	(engl.) Kooperations- bzw. Zweckgemeinschaften
CV	(lat.) Curriculum Vitae, Lebenslauf
Eligibilität	Wählbarkeit, Wahlfähigkeit
Evaluierung	Systematische Untersuchung von Qualität oder Nutzen eines Gegenstandes bzw. das Ergebnis einer solchen Untersuchung
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Forschungs- und Technologie-Entwicklung
FTI	Forschung, Technologie und Innovation
idgF	in der gültigen Fassung
idR	in der Regel
induzieren, induziert	vom besonderen Einzelfall auf das Allgemeine, Gesetzmäßige schließen; bewirken, hervorrufen, auslösen
Inklusivität (im Verkehr)	Die Umsetzung von Inklusion fordert den grundsätzlichen politischen Willen und die dadurch erleb- und lebbare gesellschaftliche Haltung von einer aussondernden Denk-, Lebens- und Handlungsweise in unserer Gesellschaft weg, hin zu einem Bewusstsein, das die Verschiedenheit aller Menschen als bereichernden Wert erkennt, akzeptiert, respektiert und gesetzlich absichert. Die wichtigsten Prinzipien inklusiver Mobilität bestehen darin, Voraussetzungen herzustellen und zu gewährleisten, die alle Menschen an einer gleichberechtigten Mobilität teilhaben lässt. Der Begriff wird hier im Sinne des englischen Begriffs „inclusive transport“ verwendet.
LOI	(engl.) Letter of Intent, Absichtserklärung
Konsortium	vorübergehender Zusammenschluss von Unternehmen zur gemeinsamen Durchführung eines größeren Projektes
NGO	(engl.) Non-Governmental Organization
Overhead Kosten	Gemeinkosten die unmittelbar durch die Forschungstätigkeit entstehen, zum Beispiel Raummiete Büromaterialien Mitnutzung von Sekretariatsdienstleistungen für die administrative Betreuung
Paratransit	Angebots- und Betriebsformen im Öffentlichen Personenverkehr, die zwischen dem konventionellen ÖPNV (z. B. Linienbus) und dem klassischen MIV (z. B. privater Pkw) anzusiedeln sind.

Pre-Proposal-Check	(engl.) Möglichkeit zur Durchführung einer unverbindlichen Vorprüfung der Projektanträge
Pricing	(engl.) Umfasst preisbildende Maßnahmen im Verkehr zur Erzielung von Lenkungseffekten der Nachfrage
Rehabilitation	Wiedereingliederung eines/einer Kranken bzw. eines Menschen mit Behinderung(en) in das berufliche und gesellschaftliche Leben
RFID	Radio Frequency Identification (englisch); Identifizierung mit Hilfe von elektromagnetischen Wellen
SchlüsselakteurlInnen	Verantwortungsträger und sonstige wesentliche Personen in einem bestimmten Aufgabenfeld
Showcase	(engl.) Vorzeigeprojekt
Telematik	Der Begriff "Telematik" bezeichnet die Verbindung der Telekommunikationstechnik mit der Informatik.
Tool	(engl.) Instrument, Werkzeug
Usability	(engl.) Benutzerfreundlichkeit (auch „Benutzungsfreundlichkeit“) bezeichnet die vom Nutzer erlebte Nutzungsqualität bei der Interaktion mit einem System. Eine besonders einfache, zum Nutzer und seinen Aufgaben passende Bedienung wird dabei als benutzerfreundlich angesehen.
User Innovation	Konzept zur Berücksichtigung von Benutzeranforderungen im Entwicklungsprozess. Anstatt bedürfnisbezogenes Wissen einzuholen („manufacturer-active paradigm“) wird die Problemlösungskompetenz und damit die Innovationstätigkeit an User ausgelagert („customer-active paradigm“)
u.ä.	und ähnliches
ways2go	Bezeichnung für die Programmlinie des bmvit "Innovation und Technologie für die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft"
Wiki	Hypertext-System, dessen Inhalte von den BenutzerInnen nicht nur gelesen, sondern auch online geändert werden können.