

**Bekanntmachung  
des  
Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie**

**Förderbekanntmachung  
„Zukunftsfähige Logistiknetzwerke“  
Eine Mobilitätsinitiative für den Güterverkehr der Zukunft**

**Vom 5. August 2011**

**1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

**1.1 Zuwendungszweck**

Für Wohlstand und Beschäftigung in der modernen, arbeitsteiligen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft Deutschlands ist ein leistungsfähiger und effizienter Güterverkehr eine unerlässliche Voraussetzung. Darüber hinaus gehört die Logistik heute zu den Wachstumsbranchen unserer Volkswirtschaft. „Für das Jahr 2009 betrug ihr Umsatz 200 Mrd. Euro. Das sind rund 7 % des deutschen Bruttoinlandsproduktes (BIP)“<sup>1</sup>.

Produktions- und Logistikverknüpfungen sind hochgradig arbeitsteilige Prozesse, die häufig trotz weiter Distanzen eng miteinander vernetzt sind. Ausgestattet mit hoher Flexibilität sind sie ein wesentlicher Standortvorteil, um Kundenbedürfnisse individuell, schnell, zuverlässig und möglichst kostengünstig zu erfüllen. Aufgrund enger Interdependenzen zwischen Produktion und Logistik ist eine integrierte Betrachtung beider Bereiche zur Hebung weiterer Effizienzpotentiale erforderlich.

In jüngster Vergangenheit erwiesen sich die Folgen unplanbarer, externer Störeinflüsse für Produktion und Logistik als problematisch. Der zeitweise Ausfall eines Verkehrsträgers und daraus resultierende Produktionsausfälle mangels Belieferung verstärken die Forderung aller Prozessbeteiligten, Logistiknetzwerke zukünftig so zu gestalten, dass diese jederzeit verlässlich funktionieren. Gleichzeitig konterkariert die Forderung nach einer Verkürzung von Lieferzeiten und einer Verminderung von Lagerbeständen die Grundlagen von Planbarkeit und Prognostizierbarkeit.

Die **Entwicklung von Logistiknetzwerken** stellt hierfür den zentralen Ansatzpunkt dar. Die **Betrachtung der logistischen Prozesse in ihrer Gesamtheit aus Knoten und Kanten** bedeutet eine Abkehr von der bislang vorrangig praktizierten Optimierung einzelner Prozesse, vielfach im Rahmen von Insellösungen. Oberstes Ziel ist jedoch eine Effizienzsteigerung des Gesamtsystems. Wesentlich ist dabei dessen Zuverlässigkeit (Robustheit). Als Gütekriterien sind Faktoren wie Planbarkeit, Reaktionsfähigkeit auf Schwankungen sowie Vertaktung von Verkehren zu definieren und stärker zu gewichten.

---

<sup>1</sup> <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>

Eine wissenschaftliche Studie aus dem Jahr 2010 belegt, dass eine prozessübergreifende Betrachtung von Produktion und Logistik eine Optimierung des gesamten Netzwerkes zur Folge hat, auch wenn für Einzelbereiche ggf. negative Effekte auftreten können. Unternehmen, die eine Optimierung des gesamten Netzwerkes für Produktion und Logistik verfolgten, lägen im Vergleich etwa 15 % unter den Gesamtkosten der übrigen Unternehmen, was als erheblicher Wettbewerbsvorteil für deutsche Unternehmen zu bewerten sei.<sup>2</sup>

Im Rahmen dieser Förderinitiative sollen daher für den Logistiksektor ganzheitliche Prozessoptimierungen und Technologien erforscht, entwickelt und demonstriert werden. Zur möglichst aussagefähigen Erfolgskontrolle soll im Rahmen eines Förderprojektes mindestens eine der folgenden Zielgrößen für das gesamte Logistiknetzwerk erreicht werden. Die angestrebten Zielgrößen sind bereits bei der Antragstellung quantitativ zu schätzen:

- Verkehrsvermeidung (Einsparung von Fahrzeug-km)
- Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße (Fahrzeug-km oder Tonnen-km pro Relation)
- Höhere Fahrzeugauslastung nach Gewicht und/oder Volumen (in %)
- Verbesserung der Planbarkeit/Termtreue von Knoten und Kanten (Ist-Soll-Vergleich)
- Reduktion oder vollständige Beseitigung von technischen und organisatorischen Störungen (Zuverlässigkeit des Logistiknetzwerkes)
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (in den Bereichen Transport, Umschlag und Lager)

## **1.2 Rechtsgrundlage**

Geplante Vorhaben können nach Maßgabe dieser Förderbekanntmachung, der BMWi-Standardvorschriften für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Verwaltungsvorschriften zu §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Basis dieser Förderbekanntmachung ist das 3. Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung „Mobilität und Verkehrstechnologien“.

## **2. Gegenstand der Förderung**

Gegenstand der Förderung ist die Erforschung von Prozessoptimierungen und Technologien für Logistiknetzwerke, definiert als Gesamtheit ihrer Knoten und Kanten. Dabei bilden die Knoten (Umschlag-, Verteilknoten) die zentralen Ansatzpunkte für eine übergreifende Netzwerkbetrachtung, die auch die Kanten (Transportströme) einbezieht, um eine ganzheitliche Effizienzsteigerung der Supply Chain zu erreichen.

In Logistiknetzwerken können durch die Erforschung und Entwicklung von Innovationen, die über die Grenzen von Transport und Produktion sowie über die Grenzen der verschiedenen Verkehrsträger hinausgehen, Potentiale gehoben werden. Von daher bieten sich insbesondere Forschungsverbünde für die Durchführung der Projekte an.

---

<sup>2</sup> vgl. Miebach Consulting GmbH, Standortvorteil Deutschland, Neu Isenburg 2010.

Dabei können die folgenden Aspekte von Interesse sein:

- *Ausrichtung auf Knoten:*
  - Steuerung der Zu- und Ablaufverkehre an Logistikknoten für alle Verkehrsträger durch weiterentwickelte Verfahren (technisch, mathematisch, organisatorisch)
  - Flexibilisierung von Logistikknoten, die ihre technische Infrastruktur dynamisch an sich ändernde Anforderungen anpassen (Wechselnde Güter, Mobilität von Umschlagplätzen)
  - Entwicklung zeit- und kosteneffizienter Umschlagsysteme für den Einsatz in den Knoten von Straße, Schiene und Binnenschiff
  
- *gesamtheitliche Ausrichtung:*
  - Selbststeuernde Systeme für die integrierte prozessuale Betrachtung von Transport- und Produktionsströmen
  - Harmonisierung der Schnittstelle zwischen Intralogistik und Beschaffungs-/Distributionslogistik
  - Neue Konzepte für die Sicherstellung von Datenverfügbarkeit, die Hemmnisse an den Systemgrenzen von Produktion und Logistik überwinden
  - Entwicklung gemeinsamer, über den reinen Datenaustausch hinausgehender Prozessmodelle für Produktion und Logistik
  - Übertragung von industriellen Produktionsstrukturen auf Prozesse im Güterverkehr und Weiterentwicklung zu systemübergreifenden Lösungen mit hohem Effizienzpotential
  - Verkehrsträgerübergreifende Optimierung von Hub-and-Spoke Systemen
  
- *Ausrichtung auf spezielle Parameter im Gesamtsystem*
  - Lieferstufenübergreifende Sicherheitskonzepte
  - Prozessübergreifende Risikobetrachtung und Entwicklung neuartiger Strategien für ein Risikomanagement an Logistikknoten zur Vermeidung von Zusatz- bzw. Ad-Hoc-Verkehren in Supply-Chains

Bereits in der Antragsphase ist nachzuweisen, dass die aufgezeigten Lösungen nicht nur in einem einzelbetrieblichen Umfeld von Bedeutung sind, sondern wegen ihrer Übertragbarkeit ein hohes verkehrliches Potential haben und damit von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind.

### **3. Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland. Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend zu Ihrer Grundfinanzierung eine Projektförderung für ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Die Bekanntmachung richtet sich vorrangig an Unternehmen der Verkehrswirtschaft, insbesondere Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU), und an wissenschaftliche Einrichtungen.

Hinsichtlich der KMU gilt die seit dem 01.Januar.2005 gültige Definition der EU – Kommission für Kleinstunternehmen sowie KMU. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 – unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0119.pdf> entnommen werden.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

Vorhaben können gefördert werden, wenn sie sich hinsichtlich der Themenstellung und der FuE-Ziele in den Rahmen der dargestellten Fördermaßnahme einordnen lassen, wenn u.a. an der Förderung ein erhebliches Bundesinteresse besteht und die Vorhaben mit einem technisch-wirtschaftlichen Risiko verbunden sind. Die Vorhaben dürfen vor der Förderzusage noch nicht begonnen worden sein.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende personelle sowie finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr für eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen.

Angesichts der komplexen Aufgabenstellung ist im Regelfall ein interdisziplinäres Vorgehen und eine enge, auch branchenübergreifende Zusammenarbeit von Unternehmen (Betreiber, Hersteller, Dienstleister) und wissenschaftlichen Einrichtungen erforderlich. Die Beteiligung der für das betrachtete Logistiknetzwerk notwendigen Partner mit der Möglichkeit einer Demonstration im Projekt ist zu empfehlen.

Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung bearbeiten wollen. Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft der Kooperationspartner über bestimmte vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem BMWi-Merkblatt - Vordruck 0110 – (unter <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmwi/pdf/0110.pdf>) entnommen werden.

Es werden überschaubare und arbeitsfähige Konsortien erwartet. Die Federführung sollte in der Regel bei einem durchsetzungsfähigen Praxispartner mit verkehrlichen Umsetzungsinteressen liegen. Einzelvorhaben werden aufgrund der Ausrichtung auf Logistiknetzwerke nur in Ausnahmefällen gefördert.

Da die Projekte vorrangig auf quantitative Ziele ausgerichtet sind, ist deren Zielerreichung bei Projektabschluss zu belegen (Ist-Soll Vergleich – vgl. hierzu auch den letzten Absatz zu Punkt 1.1 und 2). Die Ergebnisse der einzelnen Projekte im Rahmen dieser Förderbekanntmachung sollen durch externe Evaluatoren bewertet werden. Daher sind ihnen verkehrs- und ergebnisrelevante Daten und Informationen laufend zur Verfügung zu stellen. Deren Bericht soll weitgehend in aggregierter Form erfolgen und die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Fördermaßnahme aufzeigen.

Zuwendungsempfänger müssen sich bereit erklären, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über ihre Forschungsergebnisse zu berichten und diese zur Diskussion stellen.

Die Durchführung von Projekten im Rahmen von europäischen Kooperationen wird begrüßt; allerdings können dabei nur deutsche Zuwendungsempfänger gefördert werden.

Antragsteller sollen sich daher im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Falls das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist, ist zu klären, ob eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis dieser Recherche ist im nationalen Förderantrag mitzuteilen.

Des Weiteren besteht ggf. die Möglichkeit der Förderung deutscher Antragsteller im Rahmen von deutsch-französischen Kooperationsprojekten, die durch DEUFRAKO oder von weiteren transnationalen Kooperationsprojekten, die durch ERA-NET TRANSPORT unterstützt werden. Da solche Projekte meist einen höheren Koordinierungsaufwand erfordern, kann dieser Aspekt zu einer Erhöhung der Förderquote führen.

### **5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**

Die Zuwendungen können im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten, die in der Regel - je nach Anwendungsnähe des Vorhabens - bis zu 50 % anteilfinanziert werden können. Nach BMWi-Grundsätzen wird eine angemessene Eigenbeteiligung – grundsätzlich mindestens 50 % der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten – vorausgesetzt.

Bemessungsgrundlage für Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben (bei Helmholtz-Zentren und der Fraunhofer-Gesellschaft - FhG - die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten), die individuell bis zu 100 % gefördert werden können.

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der EU-Kommission für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation (FEuI-Beihilfen) berücksichtigen. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für KMU eine differenzierte Bonusregelung zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen kann.

Für die Projekte wird eine maximale Laufzeit von drei Jahren festgelegt.

Das BMWi beabsichtigt – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln – für diese Fördermaßnahme bis zu 25 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

### **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden grundsätzlich die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für FuE-Vorhaben (NKBF98). Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF98), die auch durch das BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

Bei den Zuwendungen kann es sich um Subventionen im Sinne des §1 Absatz 1 des Subventionengesetzes in Verbindung mit §264 des Strafgesetzbuches handeln. Vor der Bewilligung der förmlichen Förderanträge (vgl. Nummer 7.2.2 dieser Bekanntmachung) werden den Antragstellern daher ggfs. die subventionserheblichen Tatsachen gesondert mitgeteilt.

## **7. Verfahren**

### **7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen**

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi seinen Projektträger

TÜV Rheinland Consulting GmbH  
 Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt)  
 Am Grauen Stein  
 51105 Köln

beauftragt.

Ansprechpartnerin beim Projektträger ist für fachliche Belange

- Frau Dr. Silke Kremer
- Tel.: 0221/806-4174, Fax: 0221/806-3496
- E-Mail: [silke.kremer@de.tuv.com](mailto:silke.kremer@de.tuv.com)

Ansprechpartnerin beim Projektträger ist für administrative Belange

- Frau Tanja Gecks
- Tel.: 0221/806-4960, Fax: 0221/806-3496
- E-Mail: [tanja.gecks@de.tuv.com](mailto:tanja.gecks@de.tuv.com)

Vordrucke für Förderanträge, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse

<http://www.tuvpt.de/web/foerderung/hinweisezurtragstellung/antragsunterlagen.html>

abgerufen oder unmittelbar beim Projektträger angefordert werden.

Zur späteren Erstellung von förmlichen Förderanträgen ist das elektronische Antragsystems "easy" zu nutzen: <http://www.kp.dlr.de/profi/easy/download.html>.

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort Bekanntmachung „Zukunftsfähige Logistiknetzwerke“ im Betreff.

### **7.2 Zweistufiges Förderverfahren**

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

#### **7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen**

In der ersten Verfahrensstufe sind dem Projektträger PT MVt

bis spätestens 30.11.2011

zunächst Projektskizzen von maximal 10 Seiten in schriftlicher und elektronischer Form auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels). Bei Verbundprojekten sind die Skizzen in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Den Projektskizzen ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen:

**Deckblatt (einseitig)**

- Stichwort, evtl. Akronym (max. 15 Zeichen)
- Langfassung der Projektbezeichnung (max. 250 Zeichen)  
Daten Federführer (Organisation, Anschrift, Name Projektleiter, Telefon, Telefax, E-Mail)
- Aufzählung der beteiligten Partner, Konsortium
- Kurzbeschreibung des Projektansatzes (max. 1200 Zeichen)
- Ggf. Hinweise und Begründung zur Vertraulichkeit von Angaben in der Skizze
- Datum / Firmenstempel / Unterschrift (Federführer)

**Beschreibung der Projektidee (max. neun Seiten)/ mind. Schriftgröße 10px**

1. Problembeschreibung
  - Problemdarstellung und Bewertung
  - Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE-Programms
2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes
  - Praktische und wissenschaftliche Ausgangssituation
  - Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
  - Forschungsleitende Hypothese(n)
  - Potential des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem
  - Abschätzung der Kosten/Nutzen-Aspekte
3. Grobes Projektkonzept
  - Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
  - Beiträge der einzelnen Partner
4. Plausibilität des Umsetzungskonzeptes
  - Organisatorische und finanzielle Absicherung zur Markteinführung
  - Einbindung von Nutzern/Betreibern – Einführungs- und Diffusionsstrategien
  - Vorgehen zur Lösung von Konflikten mit Rahmenbedingungen (Feldversuch)
5. Eigenevaluation
  - Konzept für Eigenevaluation, Kriterien
  - Zielvereinbarung zu den quantifizierten verkehrlichen Wirkungen; Kriterien zur Bestimmung der Zuverlässigkeit/Planbarkeit/Termtreue sind in der Projektskizze zu definieren und der Ist-Zustand zu quantifizieren
  - Erläuterung wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
6. Potentiale der Kooperationspartner
  - Stellung des Federführers
  - Expertise der Partner (kurz)
  - Kurzdarstellung zur Abdeckung des betrachteten Netzwerks durch die Partner
7. Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung auf die Partner
8. Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung und die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf Förderung abgeleitet werden.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Programmbezug und Forschungsrelevanz
- Innovationsgehalt des vorgeschlagenen Lösungsweges im Verhältnis zum Stand von Wissenschaft und Technik

- Wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten des Vorhabens bzw. seiner Teilprojekte, z.B. Chancen der Marktdurchdringung, Übertragbarkeit der Ergebnisse
- Exemplarische Abbildung des Logistiknetzwerkes im Konsortium
- Verwertungskonzept; Beitrag zur Stärkung der Innovationskraft der Unternehmen
- Erfolgsaussichten für eine praktische Demonstration der Ergebnisse
- Qualifikation der Antragsteller und Vorliegen einschlägiger Vorerfahrungen
- Schlüssigkeit der Projektkonzeption und effizientes Projektmanagement, insbesondere bei Verbundprojekten
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielerreichung.

Auf der Grundlage der Bewertung werden dann die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlresultat wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe seiner eingereichten Projektskizze.

### **7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren**

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern, stehen die Förderanträge im Wettbewerb zueinander. Unter Anwendung der oben genannten Kriterien erfolgt eine Prioritätensetzung.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Förderbekanntmachung Abweichungen zugelassen sind.

## **8. Inkrafttreten**

Diese Förderbekanntmachung tritt mit dem Datum ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Bonn, den 5. August 2011

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag

Dr. Siegfried Meuresch