

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Förderinitiative „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr“ - Innovationsoffensive für die Märkte von morgen

Vom 07. September 2006

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Der Logistikstandort Deutschland hat spätestens seit der EU-Osterweiterung aufgrund seiner zentralen Lage und der guten Infrastruktur ein großes Entwicklungspotenzial. Derzeit sind gut 2,6 Mio. Arbeitskräfte im Bereich Güterverkehr und Logistik beschäftigt, die mehr als 150 Mrd. €/a erwirtschaften. Es werden im Mittel über alle Logistikbereiche jährliche Wachstumsraten von rd. 6 % erwartet. Damit zählt die Logistikbranche zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in Deutschland. Aufgrund der fortschreitenden Globalisierung sowie der Erweiterung des europäischen Marktes mit seinen neuen Wettbewerbsstrukturen müssen in Zukunft große Herausforderungen im Güter- und Wirtschaftsverkehr bewältigt werden. Zur Vermeidung zusätzlicher Belastungen für Mensch und Umwelt sowie zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland werden innovative und intelligente Lösungen benötigt.

In der Förderung solcher Lösungsansätze sieht das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) einen Schwerpunkt im Bereich der Verkehrsforschung für die nächsten Jahre. Mit der vorliegenden Bekanntmachung soll ein erster Schritt in diese Richtung getan werden.

Im Rahmen dieser Förderinitiative sollen betriebliche und organisatorische Prozessoptimierungen untersucht und entwickelt werden, die dem sich abzeichnenden Trend eines weiter stark anwachsenden Straßengüterverkehrs entgegenwirken. Auch indirekte Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, z.B. durch neue Kooperationsmodelle, Synergien oder Managementlösungen innerhalb unternehmensübergreifender Netzwerke kommen in Betracht. Zur Erfolgskontrolle soll mindestens eine der folgenden Zielgrößen im Rahmen eines Projektes erreicht werden:

- Verkehrsvermeidung (Einsparung von mind. 10% der Fahrzeug-km)
- Verlagerung von Güter- und Dienstleistungsverkehren auf Schiene und Wasserstraße (mind. 10% Fhgz-km oder tkm pro Relation)
- Effizientere Fahrzeugauslastung nach Gewicht und/oder Volumen (um mind. 10% der tkm)

Neben diesen verkehrlichen Zielstellungen erhöht die Einbeziehung folgender zusätzlicher Kriterien die Förderchancen:

- Sicherung vorhandener und Schaffung neuer Arbeitsplätze in Deutschland

- Verbesserung der Wettbewerbssituation der Unternehmen aus dem Bereich Logistik, insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)
- Schaffung neuer und Sicherung bestehender Märkte
- Einführung von Produkt- und Prozessinnovationen sowie logistischen Dienstleistungen

1.2 Rechtsgrundlagen

Vorhaben können nach Maßgabe dieser Richtlinien, der BMWi-Standardrichtlinien für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durch Zuwendungen gefördert werden. 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 (VwVfG), soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.

Die Zuwendungen werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Haushaltsmittel durch die gesetzgebenden Körperschaften gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens. Basis dieser Förderbekanntmachung ist das Förderprogramm „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung (März 2000).

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Projekte, bei denen verkehrliche Verbesserungen erzielt werden, ggf. unter Verwendung bereits existierender innovativer Technologien. Dies können auch neue Möglichkeiten der Satellitennavigation und Ortung sein.

Im Folgenden werden Orientierungshilfen für die Ausgestaltung organisatorischer und betrieblicher Konzepte gegeben:

2.1 Organisatorische Konzepte

- Neue logistische Kooperationsformen mit verkehrsreduzierenden Auswirkungen in der Kette Produktion → Kunde → Wiederverwerter
- Identifizierung und Abbau von Redundanzen (z. B. durch Mehrfachbelieferung)
- Aufbau intelligenter verkehrsreduzierender Netzwerke zwischen Produzenten, Spediteuren und Handel sowie deren Ausbau und Verknüpfung
- Verkehrsoptimierende Zulaufsteuerung durch verbesserte Abstimmung zwischen Zulieferern, Spediteuren und Produzenten
- Konzepte zur Bündelung von Kleinsendungen (insbesondere im Bereich des E-Commerce)

- Höhere Dispositionseffizienz durch Kopplung von Softwaretools
- Effizienzsteigerung und Abbau von Schnittstellen zwischen allen Geschäftsprozessen der Logistik durch verbesserte Informationsübertragung
- Anwendung neuer IT-Planungsinstrumente zur Reduktion von Transporten, insbesondere zwischen Produktions- und Lagerstandorten

2.2 Betriebliche Konzepte

- Innovative Zustellkonzepte für die „letzte Meile“
- Effizientere Dispositionsprozesse für Personal und Geräte
- Beschleunigung von Be- und Entlade- sowie Umschlagvorgängen
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen in der Beschaffung und Distribution (z. B. durch selbstorganisierendes Bestellwesen, automatisierte Verteilsysteme)
- Einbindung von Binnen- und Küstenschifffahrt in logistische Betriebsabläufe sowie Verbesserung der Hinterlandanbindung
- Effiziente Transportprozesse für den Zu- und Ablauf von Luftfracht
- Konzepte und Pilotanwendungen zur Erschließung von Mittel- und Oberzentren für die Schiene bzw. den Kombinierten Verkehr

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit Sitz und Ergebnisverwertung in Deutschland, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sowie Ingenieurbüros.

Die Bekanntmachung richtet sich vorrangig an Unternehmen der Verkehrswirtschaft (Verkehrsbetreiber, Verlader, Logistikdienstleister und Speditionen) sowie an die relevanten industriellen Entwicklungspartner (z.B. Automobil-/Bahnindustrie) und an wissenschaftliche Einrichtungen.

Um die Umsetzungsorientierung dieser Fördermaßnahme zu verstärken, werden Verbundprojektvorschläge prioritär behandelt, die unter industrieller Federführung stehen oder von maßgeblichem industriellen Interesse sind. Vorschläge von KMU werden prioritär behandelt. Daneben können weitere juristische Personen, die nicht unmittelbar als Partner in ein Verbundprojekt eingebunden werden, im Unterauftrag eines Partners beteiligt werden.

Für Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, können Projektmittel nur unter den engen Voraussetzungen der Förderrichtlinien zur Deckung ihres zusätzlichen Aufwands bewilligt 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 selbst dürfen noch nicht begonnen worden sein. Bereits geleistete Vorarbeiten müssen nachgewiesen werden, sie sind aber nicht mehr förderfähig. Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Projektes verfügen. Sie müssen die Gewähr für eine ordnungsgemäße Mittelverwendung nachweisen.

Angesichts der komplexen Aufgabenstellung sind für gemeinsame Lösungen im Regelfall ein interdisziplinäres Vorgehen und eine enge, auch branchenübergreifende Zusammenarbeit von Unternehmen (Betreiber, Hersteller, Verlager, Logistik-Dienstleister) und wissenschaftlichen Einrichtungen erforderlich.

Verbundprojekte können gefördert werden, wenn die Verbundpartner abgestimmt arbeitsteilig und interdisziplinär die Problemstellung bearbeiten wollen mit dem Ziel, Kapazitäten effizienter zu nutzen, Synergieeffekte zu erzielen und den Wissenstransfer zu beschleunigen. Die Partner eines „Verbundprojektes“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft der Kooperationspartner über bestimmte vom BMWi vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können einem BMWi- Merkblatt - Vordruck 0110 - entnommen werden.

Es werden überschaubare und praktikable Konsortien erwartet; bei mehr als zehn Partnern ist eine gesonderte Begründung erforderlich. Die Federführung sollte in der Regel bei einem durchsetzungsfähigen Praxispartner mit verkehrlichen Umsetzungsinteressen liegen.

Für jedes Verbundprojekt ist ein Koordinator zu bestellen. Es wird erwartet, dass sich Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit an den Aufwendungen der öffentlich finanzierten Forschungseinrichtungen angemessen beteiligen, wenn sie als Verbundpartner mitwirken.

Projekte, die auf quantitative Ziele ausgerichtet sind, sollen die Erreichung dieser Effekte (Auslastungserhöhung, Einsparungen, Verlagerungen, neue Arbeitsplätze) mit Projektabschluss nachweisen.

Projektergebnisse, die zu qualitativen Verbesserungen im Verkehrssektor führen, sind bezüglich ihres volkswirtschaftlichen Nutzenbeitrags nachweispflichtig. Dabei sind Vorteile für die Projektbeteiligten selbst, der Nutzen für sonstige vom Verkehrsgeschehen Betroffenen sowie der Nutzen für Umwelt und Allgemeinheit den Aufwendungen bzw. Projekterträgen gegenüberzustellen. Dieser Nachweis kann im Rahmen von Wirkungsanalysen erfolgen.

Alle Projektergebnisse werden durch externe Evaluatoren bewertet. Dazu sind die verkehrs- und ergebnisrelevanten Daten, die in der Auswertung neutral dargestellt werden, zur Verfügung zu stellen.

Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren über die Forschungsergebnisse zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

Antragsteller müssen sich - auch im eigenen Interesse - im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Forschungsrahmenprogramm vertraut machen. Dabei ist zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Das Ergebnis der Prüfungen ist im nationalen Förderantrag kurz darzustellen. Weiterhin sollen Antragsteller prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Überlegungen und Planungen dazu sind ebenfalls mit dem Antrag auf Bundeszuwendung darzustellen.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Förderung deutscher Antragsteller im Rahmen von trans-nationalen Kooperationsprojekten, die durch ERA-NET TRANSPORT unterstützt werden. Ein für diese Projekte ggf. höherer Koordinierungsaufwand wird in der Entscheidung über den Umfang der Förderung berücksichtigt.

Die Durchführung von Projekten im Rahmen von europäischen Kooperationen ist grundsätzlich möglich; allerdings können dabei nur deutsche Zuwendungsempfänger gefördert werden.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendungen können im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt werden. Zuwendungsfähig ist der projektbezogene Aufwand der Forschungsarbeiten sowie grundsätzlich auch der für Koordinierungsaufgaben.

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 den BMWi-Grundsätzen wird dabei eine angemessene Eigenbeteiligung - mindestens 50 % der entstehenden Kosten – vorausgesetzt.

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

Die Bemessung der jeweiligen Förderquote muss den Gemeinschaftsrahmen der Europäischen Kommission für staatliche FuE-Beihilfen berücksichtigen. Dieser Gemeinschaftsrahmen lässt für Verbundprojekte von Antragstellern aus den Neuen Bundesländern und für die KMU eine differenzierte Bonusregelung zu, die ggf. zu einer höheren Förderquote führen kann.

Hinsichtlich der KMU gilt die seit dem 01.01.2005 gültige Definition der EU-Kommission für Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen. Einzelheiten können dem BMWi-Merkblatt – Vordruck 0119 sowie den Informationen des EU-Portals (<http://europa.eu.int>) entnommen werden.

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

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 (NKBF 98), die auch im BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P bzw. ANBest-GK) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMBF zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF 98), die auch im BMWi für Fördermaßnahmen nach dieser Bekanntmachung angewendet werden.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMWi seinen Projektträger beauftragt.

TÜV Rheinland Consulting GmbH
Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (PT MVBW)
Am Grauen Stein
51105 Köln

Telefon :0221/806-4157 (Felix Fiseni) und 0221/806-4174 (Dr. Silke Kremer)
Telefax: 0221/806-3946,
E-Mail: felix.fiseni@de.tuv.com, silke.kremer@de.tuv.com

Bitte berücksichtigen Sie bei Zuschriften das Stichwort „Logistik-Ausschreibung“ im Betreff. Der Projektträger gibt weitergehende Informationen zu Verfahrensfragen und berät bei der Antragstellung. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse www.tuvpt.de abgerufen werden.

Zur Erstellung von (Projektskizzen und) förmlichen Förderanträgen sollte möglichst von dem elektronischen Antragsystems „easy“ Gebrauch gemacht werden (<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/pdf>).

7.2 Vorlage von Projektskizzen

Das Antragsverfahren ist zweistufig.

Zunächst sind im Rahmen der ersten Stufe kurze Projektskizzen von max. 10 Seiten bis spätestens 15. Dezember 2006 beim Projektträger des BMWi schriftlich in Papierform und auf elektronischem Datenträger (z.B. CD) auf dem Postweg vorzulegen (Datum des Poststempels).

Bei Verbundprojekten erfolgt dies über den vorgesehenen Verbundkoordinator.

Unvollständige Projektskizzen können vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden.

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch abgeleitet werden.

Den **Projektskizzen** ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen (**max. 10 Seiten**):

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)

1. Problembeschreibung
 - Problemdarstellung und Bewertung
 - Beitrag zur Umsetzung der Förderbekanntmachung und des FuE-Programms
2. Neuheit und Attraktivität des Lösungsansatzes
 - Wissenschaftliche Ausgangssituation
 - Neuheit im Vergleich zu laufenden Aktivitäten
 - Forschungsleitende Hypothese(n)
 - Potenzial des Lösungsansatzes für das beschriebene Problem
 - Kosten/Nutzen-Aspekte
3. Grobes Projektkonzept
 - Projektschwerpunkte, FuE-Inhalte
 - Beiträge der 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 quantifizierten verkehrlichen Wirkungen des Feldversuches
 - Erläuterung, wie die Zielvorgaben bzw. Wirkungsanalyse berechnet wurden und zukünftig nachgewiesen werden sollen
6. Potenziale der Kooperationspartner
 - Stellung des Federführers
 - Expertise der Partner (kurz)
7. Laufzeit und Finanzierungskonzept, Aufteilung auf die Partner

Zusätzlich:

Die Einbindung der erforderlichen Partner ist (z. B. entlang einer Wertschöpfungskette) in den einzureichenden Ideenskizzen plausibel zu beschreiben. Dabei soll sich die Anzahl der Partner aus dem Forschungsgegenstand sowie aus den Erfordernissen der Umsetzung ableiten. Außerdem sind vorzulegen

- Absichtserklärungen aller Projektpartner über die geplante Mitwirkung
- Absichtserklärungen aller Projektpartner über die Übernahme des Eigenfinanzierungsanteils

7.3 Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Die eingegangenen Projektskizzen werden ggf. unter Beteiligung von externen Sachverständigen 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
- Erfolgsaussichten für eine praktische Demonstration der Ergebnisse
- Nachvollziehbarkeit der qualitativen und quantitativen Zielvorgaben und der beabsichtigten Wirkungsanalysen
- 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 Ziel

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

Bei positiver Bewertung werden die Interessenten in einer **zweiten** Verfahrensstufe aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag innerhalb von 6 Monaten vorzulegen (bei Verbundprojekten über den vorgesehenen Verbundkoordinator), über den dann nach abschließender Prüfung das BMWi entscheiden wird.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinien treten mit dem Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Bonn, den 7. September 2006

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag

Helge Engelhard