



## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Förderrichtlinie „Städtische Logistik“

Vom 5. Juli 2019

#### 1 Förderziel und Zuwendungszweck

1.1 Der Bund unterstützt die Landkreise und Kommunen dabei, optimale Rahmenbedingungen für eine effiziente und nachhaltige städtische Logistik zu schaffen.

1.2 Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, nach den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie nach den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich der städtischen Logistik (Zuwendungszweck). Förderziel ist es, die durch städtische Lieferverkehre verursachten Luftschadstoffemissionen (NO<sub>x</sub>), Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>), Feinstaubemissionen (PM) und Lärmemissionen in Landkreisen und Kommunen zu reduzieren und/oder den Verkehrsfluss zu verbessern, indem u. a. die Rahmenbedingungen für Unternehmen und Verbraucher verbessert werden.

1.3 Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, ist insoweit weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie der Artikel 56 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). Bei Erfüllung der darin aufgeführten Voraussetzungen ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

1.4 Als städtische Logistik im Sinne dieser Richtlinie gelten Quell- oder Zielverkehre in Städten mit dem Hauptzweck des gewerblichen Transports von Gütern, Waren, Material oder Ähnlichem. Bewegliche Transportmittel, wie Fahrzeuge, Fahrgeräte oder Anhänger und deren Zubehör werden im Rahmen dieser Richtlinie nicht gefördert.

1.5 Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann zu keinem Zeitpunkt auf eine künftige Förderung geschlossen werden.

#### 2 Gegenstand der Förderung

Nach dieser Förderrichtlinie zuwendungsfähig sind folgende, voneinander unabhängig geförderte, Maßnahmen:

2.1 Die Erstellung städtischer Logistikkonzepte – unter Berücksichtigung aller geeigneten Verkehrsträger –, durch deren Umsetzung ein Beitrag zur Erreichung des Förderziels (vgl. Nummer 1.2) geleistet wird. Die Konzepte müssen belastbare Aussagen zur Umweltentlastung, zur Wirtschaftlichkeit, zur technischen Eignung und Flächeneffizienz der vorgesehenen Maßnahmen, zu Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit sowie einen konkreten Umsetzungsplan enthalten. In die Erstellung der Konzepte sollen die relevanten Akteure (z. B. Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger, lokale Interessenvertretungen) einbezogen werden. Im Sinne des Zuwendungszwecks sind folgende Ausgaben für die Erstellung städtischer Logistikkonzepte in angemessenem Umfang förderfähig:

Ausgaben für die Beauftragung externer Expertinnen und Experten, die die Kommunen und Landkreise bei der inhaltlichen Ausarbeitung ihres städtischen Logistikkonzepts einschließlich der Erhebung der dafür notwendigen Grunddaten unterstützen.

2.2 Die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu konkreten Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik, durch deren Umsetzung ein Beitrag zur Erreichung des Förderziels (vgl. Nummer 1.2) geleistet werden soll. Die Machbarkeitsstudien müssen belastbare Aussagen zur Umweltentlastung, zur Wirtschaftlichkeit, zur technischen Eignung und – wo sinnvoll – zur Flächeneffizienz des in der Machbarkeitsstudie untersuchten Einzelvorhabens sowie zu Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit enthalten. In die Erstellung der Machbarkeitsstudien sollen die relevanten Akteure (z. B. Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger, lokale Interessenvertretungen) einbezogen werden. Im Sinne des Zuwendungszwecks sind folgende Ausgaben für die Erstellung von Machbarkeitsstudien in angemessenem Umfang förderfähig:

Ausgaben für die Beauftragung externer Expertinnen und Experten, die die Kommunen und Landkreise bei der inhaltlichen Ausarbeitung ihrer Machbarkeitsstudie unterstützen.



2.3 Die Umsetzung von konkreten Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik, die einen Beitrag zur Erreichung des Förderziels (vgl. Nummer 1.2) leisten, durch ihren Modellcharakter Impulse für die Logistik der Zukunft geben und auf andere Städte übertragbar sind. Im Sinne des Zweckes sind folgende Ausgaben für konkrete Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik in angemessenem Umfang förderfähig:

2.3.1 Ausgaben für die Errichtung von sogenannten lokalen anbieterübergreifenden Mikro-Depots, aus denen Waren mit insbesondere für die Kurzstrecke geeigneten Fahrgeräten, wie Lastenrad oder Sackkarre, oder zu Fuß ausgeliefert werden. Gefördert werden können

- Ausgaben für den Ankauf geeigneter Behältnisse wie Container,
- Ausgaben für erforderliche Umbaumaßnahmen von Gebäuden und Herrichtungen von logistisch notwendigen Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums,
- Ausgaben für erforderliche Sanitäranlagen und Sicherheitsausstattungen, wie Absperrvorrichtungen.

Sofern die zuständige Behörde für die Errichtung der vorgenannten lokalen anbieterübergreifenden Mikro-Depots nach Abwägung aller betroffenen Belange und nach Feststellung, dass diese Mikro-Depots mit Blick auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs unbedenklich sind und keine negativen Auswirkungen auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs haben, im konkreten Einzelfall eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, können Ausgaben für die temporäre Herrichtung von logistisch notwendigen Flächen – sofern und soweit von der Sondernutzungserlaubnis gedeckt – auch auf kommunalen Straßen und Landesstraßen gefördert werden.

2.3.2 Ausgaben für die Einrichtung von anbieterübergreifenden Ladezonen außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Gefördert werden können Ausgaben für erforderliche Baumaßnahmen, wie die Aufstellung von Pollern oder die Einlassung von LED-Lichtern.

2.3.3 Ausgaben für die Beauftragung externer Experten, die für die Kommunen bzw. Landkreise die Evaluierung der geförderten Einzelvorhaben durchführen.

### 3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind deutsche Kommunen und – im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen – Landkreise (einzeln oder im Verbund). Unternehmen sind von der Förderung ausgeschlossen; dies gilt auch für Unternehmen der Kommunen und Landkreise.

### 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Zuwendungen dürfen nur gewährt werden, wenn die Gesamtfinanzierung des Vorhabens gesichert ist. Die Kommune bzw. der Landkreis muss hierzu der Bewilligungsbehörde bei Antragstellung einen Finanzierungsplan vorlegen.

4.2 Gemäß der Verwaltungsvorschrift Nr. 11a.2 zu § 44 BHO ist die Förderrichtlinie einer begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle mit den Bestandteilen Zielerreichungs-, Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskontrolle nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift zu § 7 BHO durch den Zuwendungsgeber zu unterziehen. Die Zuwendungsempfänger sind zur Zusammenarbeit verpflichtet und erklären sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Erfolgskontrolle der Förderrichtlinie benötigten Daten bereitzustellen sowie an Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen, die der Zuwendungsgeber für die Erfolgskontrolle vorsieht.

4.3 Bei der Antragstellung müssen folgende Kriterien, die auch zur Bewertung der Projektanträge herangezogen werden, erfüllt werden:

4.3.1 Bei der Antragstellung zur Erstellung von städtischen Logistikkonzepten und Machbarkeitsstudien muss der Untersuchungsgegenstand nachvollziehbar dargelegt werden, d. h. welche Herausforderungen mit dem entsprechenden Vorhaben adressiert werden und wie das entsprechende Konzept bzw. die Machbarkeitsstudie zur Bewältigung dieser Herausforderungen beitragen sollen. Sofern die Kommune bzw. der Landkreis einen Masterplan im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ oder weitere übergreifende Mobilitätskonzepte erstellt hat, sollen die Anträge auf diese Bezug nehmen. Landkreise und Kommunen, die die geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerte überschreiten, werden bei der Antragstellung bevorzugt berücksichtigt.

4.3.2 Bei der Antragstellung zur Errichtung von Infrastrukturen muss nachvollziehbar abgeschätzt werden, welchen Beitrag das Einzelvorhaben zur Erreichung des Förderziels leistet, d. h. wie viel CO<sub>2</sub> (in t) und/oder NO<sub>x</sub> (in kg) und/oder PM (in kg) pro Jahr insgesamt eingespart wird und/oder um welchen Wert die NO<sub>2</sub>- und/oder PM<sub>10</sub>-Konzentration (jeweils in µg/m<sup>3</sup>) an bestehenden Messpunkten im Jahresdurchschnitt gemindert wird und/oder um wie viel der Geräuschpegel (in dB(A)) gesenkt wird und/oder wie sich das Einzelvorhaben auf den Verkehrsfluss auswirkt. Hierfür ist insbesondere zu berechnen, wie viele Nutzfahrzeuge mit konventioneller Verbrennungstechnologie im Rahmen des jeweiligen Vorhabens eingespart bzw. durch umweltfreundliche Fahrgeräte wie Lastenräder substituiert werden können, wie viele Fahrzeugkilometer eingespart werden können und welche Wirkung durch die Reduzierung von Stop-and-go-Verkehren zu erwarten ist. Zudem muss nachvollziehbar dargelegt werden, dass die vorgesehenen Einzelvorhaben wirtschaftlich und zweckmäßig sind. Hierfür sind auch das Gesamtkonzept des Vorhabens, dessen Einbettung in den städtischen Kontext sowie die Gesamtkosten des Vorhabens inkl. des künftigen Betriebs zu erläutern. Für eine Bewilligung von Fördermitteln müssen überdies Absichtserklärungen von mindestens zwei Unternehmen zur Nutzung der jeweiligen Infrastruktur vorgelegt werden.



4.3.3 Die Kommune bzw. der Landkreis muss die Nutzung der geförderten Infrastrukturen interessierten Unternehmen zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen ermöglichen. Das gegebenenfalls für die Nutzung von den Kommunen bzw. den Landkreisen in Rechnung gestellte Entgelt muss dem Marktpreis entsprechen und darf die laufenden Betriebskosten nicht übersteigen.

4.3.4 Der Zuwendungsempfänger hat dafür zu sorgen, dass die geförderten Infrastrukturen wie folgt betriebsbereit vorgehalten werden:

- bei einem Fördersatz von bis zu 60 Prozent mindestens für die Dauer von drei Jahren,
- bei einem Fördersatz von bis zu 70 Prozent mindestens für die Dauer von vier Jahren,
- bei einem Fördersatz von bis zu 80 Prozent mindestens für die Dauer von fünf Jahren.

Werden die geförderten Infrastrukturen vor Ablauf des jeweiligen Vorhalbezeitraums stillgelegt, zweckentfremdet oder nicht betriebsbereit vorgehalten, so ist der Zuwendungsempfänger gemäß ANBest-Gk 8.1 ganz oder teilweise zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung einschließlich Verzinsung verpflichtet.

4.3.5 Für alle Fördertatbestände gilt, dass Aufträge an Dritte zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen und unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften erfolgen müssen. Von der Förderung ausgeschlossen ist die Vergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen und Landkreise.

## 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

5.1 Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.

5.2 Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben nach Nummer 2 zur Erreichung des Zweckes nach Nummer 1.2.

5.3 Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im jeweiligen Einzelfall über eine Förderung.

5.4 Im Rahmen der Erstellung städtischer Logistikkonzepte und Machbarkeitsstudien beträgt der Fördersatz bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördersatz kann auf bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht werden, wenn es sich bei der Antragstellerin um eine Kommune mit geringer Finanzkraft handelt. Kommunen mit geringer Finanzkraft sind solche, die ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben bzw. einem Haushaltssicherungsverfahren unterliegen oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen. Die entsprechende Haushaltssituation ist durch die Kommunalaufsicht zu bestätigen. Der Bundesanteil reduziert sich, sollte bei der Einzelfallbetrachtung die Überförderung eines Vorhabens festgestellt werden.

5.5 Im Rahmen der Umsetzung konkreter Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik beträgt der Fördersatz bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördersatz kann auf bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht werden, wenn es sich bei der Antragstellerin um eine Kommune mit geringer Finanzkraft handelt. Kommunen mit geringer Finanzkraft sind solche, die ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben bzw. einem Haushaltssicherungsverfahren unterliegen oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen. Die entsprechende Haushaltssituation ist durch die Kommunalaufsicht zu bestätigen. Der Bundesanteil reduziert sich, sollte bei der Einzelfallbetrachtung die Überförderung eines Vorhabens (vgl. auch Nummer 5.6) festgestellt werden. Bei der Bestimmung des jeweiligen Fördersatzes richtet sich die Bewilligungsbehörde insbesondere auch nach folgenden Kriterien:

- zu erwartender Beitrag des Einzelvorhabens zur Erreichung des Förderziels pro Jahr (Reduktion CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM; Verbesserung des Verkehrsflusses),
- zu erwartende Senkung des Geräuschpegels (in dB(A)),
- zu erwartende Minderung der NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Konzentration an bestehenden Messpunkten im Jahresdurchschnitt (soweit in unmittelbarer Nähe vorhanden),
- zu erwartende Effizienz der beantragten Fördermittel,
- Bewertung der Flächeneffizienz sowie der Vereinbarkeit des jeweiligen Einzelvorhabens mit dem Stadtbild,
- zu erwartender Beitrag des Einzelvorhabens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Bewertung des Modellcharakters und der Übertragbarkeit des Vorhabens auf andere deutsche Städte,
- im Fall der Überzeichnung der zur Verfügung stehenden Fördermittel kann die Bewilligungsbehörde den Fördersatz für kostenintensive Vorhaben reduzieren, um zu gewährleisten, dass ausreichend Fördermittel für weitere Projekte zur Verfügung stehen.

5.6 Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten oder die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag wird nicht überschritten.



## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Bestandteile eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk) sowie die besonderen Nebenbestimmungen für den Abruf von Zuwendungen im mittelbaren Abrufverfahren im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (BNBest mittelbarer Abruf BMVI).

6.2 Aufgrund europarechtlicher Vorgaben (Artikel 9 AGVO) wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht.

6.3 Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

## 7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde nach dieser Förderrichtlinie ist die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV). Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse: <https://www.bav.bund.de> abgerufen oder unmittelbar bei der BAV angefordert werden. Anträge sind an folgende Anschrift zu richten:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen  
Stichwort „Städtische Logistik“  
Schloßplatz 9  
26603 Aurich

7.2 Das Förderverfahren ist als einstufiger Prozess angelegt. Die Aufforderung zur Antragstellung erfolgt durch gesonderte Förderaufrufe, die auf der Internetseite des BMVI sowie der BAV veröffentlicht werden.

7.3 Der Direktlink ins Antragsportal ist auf der Internetseite der Bewilligungsbehörde unter <https://www.bav.bund.de> im Bereich „Antragsverfahren“ eingestellt. Zur Erstellung förmlicher Förderanträge ist das elektronische Formularsystem „easy-Online“ (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>) zu verwenden. Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen die vollständigen Anträge innerhalb der jeweiligen Antragsfrist rechtsverbindlich unterschrieben schriftlich bei der Bewilligungsbehörde eingehen. Es gilt das Datum des Eingangs des schriftlichen Antrags.

7.4 Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Konkretisierung oder bei Nachfragen, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung gilt eine Frist von zwei Wochen. Eine verspätete Nachreichung kann zur Ablehnung des Antrags führen.

7.5 Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen (einschließlich aller erforderlichen Nachweise) bearbeitet.

7.6 Die im Zuge des Förderaufrufs eingehenden Anträge stehen im Wettbewerb zueinander.

7.7 Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines Zuwendungsbescheids.

7.8 Über die gemäß ANBest-Gk zu erfüllenden Pflichten hinaus kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall zur Erreichung des Zuwendungszwecks nach pflichtgemäßem Ermessen weitere Nachweise bzw. strengere Anforderungen als Nebenbestimmungen in den Zuwendungsbescheid aufnehmen.

7.9 Der Zuwendungsempfänger wird verpflichtet, für die Auszahlung der Zuwendungsmittel am halbelektronischen Hybridverfahren „profi-Online“ teilzunehmen.

7.10 Verwendungsnachweise sind für die Projektförderungen gemäß Nummer 6 ANBest-Gk zu erbringen.

7.11 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23 und 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91 und 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## 8 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie ist befristet bis zum 31. Dezember 2021.

Berlin, den 5. Juli 2019

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Dr. Norbert Salomon