

**Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von kommunalen
Hafenbaumaßnahmen in Schleswig-Holstein**

Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus vom 18. Juni 2025 - VII 445 -

Präambel:

Eine leistungsfähige Hafenlandschaft ist Voraussetzung für das Funktionieren des Schiffsverkehrs und damit für den ökonomisch und ökologisch sinnvollen Transport von Gütern und Personen. Dieser ist von nationaler Bedeutung für die Wirtschaft, für die Umsetzung der Energiewende an Land wie auf See, die weitere Erforschung und Erlebbarkeit des Naturerbes Wattenmeer und für die logistische wie touristische Versorgung der Insel- und Halligwelt.

Die Realisierung dieser gesamtpolitischen Zielsetzungen ist ohne Häfen nicht möglich. Für ein Bundesland wie Schleswig-Holstein, das sowohl die Schnittstellenverantwortlichkeit für die Verkehre nach Skandinavien und ins Baltikum als auch die besondere Herausforderung seiner geografischen Lage zwischen zwei Meeren hat, ist die angemessene Entwicklung seiner Hafeninfrastruktur ein zentrales verkehrspolitisches Ziel.

Die Hafenförderung ermöglicht es, ressourcenschonende Transport- und Logistikleistungen anbieten zu können, ebenso wie sie die ökologisch verantwortungsvolle Entwicklung des Offshore-Marktes und der Insel- und Halligversorgung unterstützt. Die fortschreitende technische Entwicklung von LNG-Antrieben, schadstoffreduzierten Antriebskonzepten und Energieversorgungen unterstützt den ökologischen Vorteil des Verkehrsträgers und verstärkt im Sinne einer nachhaltigen Transportkette das Erfordernis angemessener Infrastrukturen.

Da Schleswig-Holstein auf Grund seiner geografischen Lage in Deutschland und in Europa eine besondere Bedeutung für die Schifffahrt als ressourcenschonendem Verkehrsträger und die wirtschaftliche Entwicklung der maritimen Wirtschaft hat, ist dem Ausbau der Hafeninfrastruktur weiterhin besonders Rechnung zu tragen.

Die Förderung von kommunalen Hafenbaumaßnahmen erfolgt im Rahmen des Landesprogramms Wirtschaft 2021-2027 (LPW 2021). Das LPW als wirtschaftspolitisches Förderinstrument bildet den Rahmen für die Förderung aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) nach den jeweils geltenden Förderregeln der GRW.

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Förderziel

1.1 Das Land Schleswig-Holstein gewährt nach Maßgabe

- dieser Richtlinie i.V.m. den Auswahl- und Fördergrundsätzen und Regeln für die finanzielle Unterstützung im Rahmen des Landesprogramm Wirtschaft 2021-2027 (AFG LPW 2021),
- der §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO)
- der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO), des Subventionsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landessubventionsgesetz – LSubvG), des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz – LVwG),
- des Haushaltsgesetzes,
- des Koordinierungsrahmens der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW),
- der Verordnung (EU) Nr. 2014/651 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 -, Amtsblatt EU L 187/1 vom 26. Juni 2014), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2023/1315 vom 23. Juni 2023 (Amtsblatt EU L 167/1 vom 30. Juni 2023), insbesondere der Artikel 56b und 56c,

in der jeweils geltenden Fassung

Zuwendungen für Investitionen in kommunale sowie in Einzelfällen in private öffentliche Häfen. Private öffentliche Häfen im Sinne dieser Richtlinie sind Häfen in privater Trägerschaft, die im Rahmen ihrer technischen Möglichkeiten allen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen.

Hierzu zählen auch Anlege- und Umschlagstellen, jedoch keine Sportboothäfen sowie rein touristische Infrastruktur.

1.2 Mit der Förderung werden grundsätzlich die folgenden verkehrs-, umwelt-, struktur- und wirtschaftspolitischen Ziele verfolgt:

- die wirtschaftliche Nutzung der Häfen als Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur und damit die Anbindung der gewerblichen Wirtschaft an die Wasserstraße sowie eines umweltfreundlichen Verkehrssystems zu verbessern,
- die Inanspruchnahme der Häfen durch den Güter- und Personenverkehr langfristig zu erhöhen,
- die Häfen in die Lage zu versetzen, ihre Leistungsfähigkeit im Wettbewerb zu erhalten und zu stärken sowie die zunehmenden Verkehre aufzunehmen und
- Häfen und Hafenanlagen als Bindeglied zu den auf See entstehenden Windparks für den Bau und den Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen zu errichten oder auszubauen.

Die Förderung erfolgt mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Darüber hinaus können im Einzelfall ergänzend oder ausschließlich Landesmittel zum Einsatz kommen.

1.3 Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde (siehe Ziffer 7.1) entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Investitionen in die Errichtung, den Ersatz oder die Modernisierung von Hafeninfrastrukturen in See- und Binnenhäfen. Förderfähig sind auch Investitionen in die Errichtung, den Ersatz beziehungsweise die Modernisierung von Zugangsinfrastrukturen sowie Kosten für die Ausbaggerung in See- und Binnenhäfen.

3. Zuwendungsempfängerinnen/Zuwendungsempfänger (Begünstigte)

3.1 Antragsberechtigt sind die Trägerinnen und Träger von Vorhaben, die in Schleswig-Holstein umgesetzt werden. Als Trägerinnen und Träger werden vorzugsweise Gemeinden und Gemeindeverbände gefördert. Juristische Personen, die

steuerbegünstigte Zwecke verfolgen, können mit kommunalen Trägern gleichbehandelt werden, wenn die Voraussetzungen der §§ 51 bis 68 Abgabenordnung erfüllt sind und dies vom Finanzamt anerkannt ist. Trägerinnen oder Träger können auch natürliche und juristische Personen sein, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind. Sofern bei der Trägerin oder dem Träger Gewerbebetriebe beteiligt sind, muss der Anteil der kommunalen beziehungsweise steuerbegünstigten Beteiligten überwiegen. In diesem Fall ist eine Besicherung eventueller Haftungs- oder Rückforderungsansprüche in geeigneter Form vorzusehen. Bei der Auswahl der Gewerbebetriebe sind die vergabe- und beihilferechtlichen Vorschriften zu wahren.

Maßnahmen in privaten öffentlichen Häfen nach §1 HafVO können gefördert werden, wenn die Förderung nicht aus GRW-Mitteln erfolgt. Antragsberechtigt sind in diesen Fällen die privaten Hafeneigentümerinnen und Hafeneigentümer.

- 3.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2, 3 und 5 AGVO.
- 3.3 Die Trägerin oder der Träger kann die Ausführung, den Betrieb und die Vermarktung des Infrastrukturprojektes sowie das Eigentum an dem Infrastrukturprojekt an natürliche oder juristische Personen, die auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind, unter folgenden Voraussetzungen übertragen:
- Die Förderziele der GRW werden gewahrt.
 - Die Interessen der Trägerin oder des Trägers werden gewahrt, indem diese oder dieser ausreichenden Einfluss auf die Ausgestaltung des Projektes behält.
 - Die vergabe- und beihilferechtlichen Vorschriften werden gewahrt.
 - Die wirtschaftliche Aktivität der Betreiberin oder des Betreibers hat sich auf den Betrieb bzw. die Vermarktung der Infrastruktureinrichtung zu beschränken. Sie oder er darf die Infrastruktureinrichtung nicht eigenwirtschaftlich nutzen.
- 3.4 Vor Bewilligung der Fördermittel sollte die Trägerin oder der Träger des Infrastrukturvorhabens prüfen, ob und inwieweit die Einbindung privater Unternehmen Kosten- und/oder Zeitersparnisse bei der Erbringung der öffentlichen Infrastrukturleistung ermöglicht. Diese Prüfung sollte auf der Grundlage eines Interessenbekundungsverfahrens erfolgen.
- 3.5 Betreiberin oder Betreiber und Nutzerin oder Nutzer der öffentlichen Hafenanlagen dürfen weder rechtlich, wirtschaftlich noch personell verflochten sein.

- 3.6 Der Träger beziehungsweise die Trägerin ist in vollem Umfang für die bewilligungskonforme Durchführung des Vorhabens verantwortlich und haftet dementsprechend gegenüber dem Zuwendungsgeber für den Fall einer etwaigen Rückforderung.
- 3.7 Sollten Träger oder Trägerin, Betreiber oder Betreiberin und Eigentümer oder Eigentümerin der Infrastrukturmaßnahme auseinanderfallen, ist eine Regelung zur Wertabschöpfung zu verankern, die sicherstellt, dass etwaige Gewinne oder Vorteile beim Träger und/oder Betreiber und/oder Eigentümer der Infrastruktur abgeschöpft werden und nach Abzug der Aufwendungen nach Ablauf der Bindungsfrist an den Zuwendungsgeber abgeführt werden.
- 3.8 Begünstigten nach Ziffer 3.1, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.
- 3.9 Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 AGVO darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.
- 3.10 Antragstellerinnen bzw. Antragstellern, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer Entscheidung der Europäischen Kommission über die Rückzahlung einer Beihilfe nicht Folge geleistet haben, kann eine Förderung erst gewährt werden, wenn der Rückforderungsbetrag zurückgezahlt worden ist.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

- 4.1 Die Trägerin bzw. der Träger hat im Antrag die Notwendigkeit des Hafenbauvorhabens in Verbindung mit der verkehrlichen, strukturellen oder regionalen Bedeutung und den damit verbundenen Beschäftigungseffekten darzustellen.
- 4.2 Das geförderte Vorhaben muss allen interessierten Nutzerinnen beziehungsweise Nutzern zu gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung stehen. Die Förderung von Vorhaben, die nur einem Unternehmen zur Verfügung stehen oder nach den Maßgaben eines einzelnen Unternehmens errichtet werden, ist ausgeschlossen. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.

5.2 Konkret förderfähig sind gemäß Artikel 56b und 56c AGVO:

- Infrastrukturen und Einrichtungen, mit deren Hilfe verkehrsbezogene Hafendienste erbracht werden, zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen, Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Maßnahmen zur Landgewinnung, Infrastrukturen für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen, sowie Lade- und Tankinfrastruktur in Häfen, über die Fahrzeuge, mobile Terminalgeräte und mobile Bodenabfertigungsgeräte mit Strom, Wasserstoff, Ammoniak und Methanol versorgt werden.
- Infrastrukturen jeder Art, die erforderlich sind, um den Zugang der Nutzer beziehungsweise die Einfahrt der Nutzer in einen Hafen von Land, von See und von Flüssen zu gewährleisten. Hierzu zählen zum Beispiel Straßen, Schienen, Kanäle und Schleusen.
- Ausbaggerung von Wasserwegen, um den Zugang zu und im Hafen zu gewährleisten, soweit es sich nicht um Unterhaltungsmaßnahmen im Sinne der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Sediment-Beseitigung in gewerblichen Häfen und Sportboothäfen im schleswig-holsteinischen Bereich der Nordsee handelt.

5.3 Zuwendungsfähig sind Kosten, soweit sie ursächlich im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, die zur Durchführung unbedingt erforderlich sind und den Grundsätzen von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Bemessungsgrundlage sind die nachweisbaren zuwendungsfähigen Kosten, die unter Anlegung eines strengen Maßstabes für eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Erlangung des Zuwendungszwecks unmittelbar entstehen.

Zu den zuwendungsfähigen Kosten gehören insbesondere:

- die Kosten für die Baureifmachung des Grundstückes einschließlich dem Abbruch von Gebäuden und Anlagen und der Kampfmittelbeseitigung
- die Kosten für die Ausbaggerung der Wasserflächen einschließlich Verbringung und gegebenenfalls Behandlung des Baggergutes
- Baukosten

- Baunebenkosten (Honorare für Architekten und Ingenieure nach der HOAI soweit sie für die projektbezogene Planung, Entwurfsgenehmigung, Baubetreuung, Bauleitung etc. anfallen)¹
- sonstige Nebenkosten (zum Beispiel Projektmanagementkosten, Kosten für Gutachter und Sachverständige), soweit sie dem Vorhaben unmittelbar zuzuordnen sind
- Auslagen und Gebühren für Genehmigungen und Planfeststellung, sofern für die Trägerinnen und Träger nach dem Verwaltungskostengesetz des Landes Schleswig-Holstein keine Gebührenfreiheit besteht
- Kosten für die Beseitigung von Altlasten im Rahmen der Wiederherrichtung von brachliegendem Industrie- und Gewerbegebiet, soweit sie behördlich vorgeschrieben sind und vom Verursacher nachweislich nicht getragen werden können.

5.4 Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere Kosten für:

- nicht verkehrsbezogene Aktivitäten wie im Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros und Geschäfte.
- Aufbauten wie zum Beispiel Lagergebäude, Terminals und Kräne.
- Bau, Installation oder Modernisierung von Tankinfrastruktur, die Schiffe mit fossilen Brennstoffen wie Diesel, gasförmigem Erdgas (komprimiertem Erdgas (CNG)) oder flüssigem Erdgas (Flüssigerdgas (LNG)) beziehungsweise Flüssiggas (LPG) versorgt.
- Grunderwerb einschließlich Nebenkosten
- Oberflächenbefestigung für Lagerflächen und -hallen
- Eigenleistungen der kommunalen Maßnahmeträgerin beziehungsweise des kommunalen Maßnahmeträgers (zum Beispiel Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Leistungen der kommunalen Verwaltung und Eigenbetriebe)
- Eigenleistungen von natürlichen oder juristischen Personen, sofern ihnen die Ausführung des Infrastrukturprojektes nach Ziffer 3.3 übertragen wurde

¹ Die Entscheidung des EUGH vom 04.07.2019 (Az. C-377/17) zu den Mindest- und Höchstsätzen der HOAI ist zu berücksichtigen.

- Beiträge/Gebühren für den Anschluss an das Energie-, Wasser- und Abwasser-netz
- Hafen- und Kaigebühren sowie sonstige Entgelte
- Bauleitplanung
- Finanzierungskosten
- Bußgelder, Geldstrafen und Prozesskosten
- Abnahmen, Einweihungen und ähnliches
- Umsatzsteuer, die nach § 15 Umsatzsteuergesetz (UStG) als Vorsteuer abziehbar ist

5.5 Projekte mit zuwendungsfähigen Kosten von weniger als 150.000 Euro werden grundsätzlich nicht gefördert.

5.6 Die zuwendungsfähigen Kosten werden im Rahmen einer fachlichen Prüfung gemäß Ziffer 6 der VV-K beziehungsweise Ziffer 6 der VV zu § 44 LHO ermittelt. Ist nur ein Teil als öffentliche Hafeninfrastruktureinrichtung zu bewerten, werden auch nur die auf diesen Teil entfallenden Kosten als zuwendungsfähig anerkannt.

5.7 Die Dauer der Zweckbindung beträgt regelmäßig 15 Jahre.

5.8 Förderquote

Die Förderung aus Mitteln der GRW beträgt grundsätzlich bis zu 60 Prozent der förderfähigen Kosten.

Eine Förderung mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten ist möglich, wenn sich die geförderte Infrastrukturmaßnahme in eine regionale Entwicklungsstrategie einfügt und mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

- a) die geförderte Infrastrukturmaßnahme wird im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt, oder

- b) die geförderte Infrastrukturmaßnahme leistet einen Beitrag zur notwendigen Transformation zu einer klimaneutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaft; als eine solche Infrastrukturmaßnahme ist beispielsweise die Revitalisierung von Altstandorten anzusehen.

Der Förderhöchstbetrag wird durch die Differenz zwischen den förderfähigen Kosten und dem Betriebsgewinn (Wirtschaftlichkeitslücke) bestimmt. Dazu ist der Betriebsgewinn ex ante von den förderfähigen Kosten auf der Basis begründeter Vorausberechnungen oder über einen Rückforderungsmechanismus abzuziehen.

Für die Bestimmung des Förderhöchstsatzes gemäß Nummer 3.2.1.1 des GRW-Koordinierungsrahmens sind folgende zusätzliche Bestimmungen zu beachten, damit eine Freistellung von der Pflicht zur Anmeldung der Beihilfe gemäß Artikel 56b AGVO gegeben ist:

Für Seehäfen darf für Vorhaben zur Hafeninfrastruktur die Beihilfeintensität nicht höher sein als

- 90 Prozent der förderfähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens bis zu 22 Millionen Euro betragen;
- 80 Prozent (in C-Fördergebieten 85 Prozent) der förderfähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 22 Millionen Euro und bis zu 55 Millionen Euro betragen;
- 60 Prozent (in C-Fördergebieten 65 Prozent) der förderfähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 55 Millionen Euro und bis zu dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe z Doppelbuchstabe ee AGVO festgelegten Betrag betragen.

Für Zugangsinfrastrukturen und Maßnahmen der Ausbaggerung darf die Beihilfeintensität nicht höher sein als 90 Prozent der förderfähigen Kosten und darf den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe z Doppelbuchstabe ee AGVO festgelegten Betrag nicht übersteigen.

Für Binnenhäfen darf die Beihilfeintensität nicht höher sein als 90 Prozent der förderfähigen Kosten und den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe z Doppelbuchstabe ff AGVO festgelegten Betrag nicht übersteigen.

Bei Beihilfen in Höhe von nicht mehr als fünf Millionen Euro (bei Seehäfen) bzw. zwei Millionen Euro (bei Binnenhäfen) ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeitslücke nicht

erforderlich, sofern der Gesamtbetrag aus öffentlichen Mitteln maximal 80 Prozent der förderfähigen Kosten beträgt.

Die Bestimmungen des jeweils geltenden Vergaberechts sind einzuhalten.

5.9 Eigenanteil

Eine Förderung ist nur möglich, wenn die Gesamtfinanzierung gesichert ist. Die beziehungsweise der Begünstigte hat daher nachzuweisen, dass sie beziehungsweise er den Eigenanteil sowie die Folgekosten der Investition tragen kann.

Eine angemessene Eigenbeteiligung der beziehungsweise des Begünstigten von mindestens 10 Prozent ist - unabhängig von der Herkunft der Fördermittel - unabdingbar.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die im Antrag und in den sonstigen einzureichenden Unterlagen als subventionserheblich bezeichneten Angaben sind subventionserheblich im Sinne der Strafvorschriften zum Subventionsbetrug (§ 264 StGB) und des Landessubventionsgesetzes. Zudem ist eine Erklärung über die Kenntnis dieser subventionserheblichen Tatsachen abzugeben. Ändern sich subventionserhebliche Tatsachen, ist dies der Bewilligungsstelle unverzüglich mitzuteilen. Bei vorsätzlichen oder leichtfertigen Falschangaben muss mit einer Strafverfolgung wegen Subventionsbetrugs gerechnet werden.

Im Hinblick auf die Förderung aus dem LPW 2021 unterliegen die geförderten Projekte einer ständigen Begleitung und Bewertung anhand finanzieller und materieller Indikatoren.

Die Antragstellung beinhaltet das Einverständnis, dass alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten von der Bewilligungsbehörde oder der von ihr beauftragten Stelle auf Datenträger gespeichert und von ihnen oder in ihrem Auftrag von wissenschaftlichen Einrichtungen oder Einrichtungen des Landes Schleswig-Holstein, des Bundes oder der Europäischen Union für Zwecke der Statistik und der Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Förderprogramms ausgewertet und Auswertungsergebnisse veröffentlicht werden.

Alle Förderungen aus dem Landesprogramm Wirtschaft (EFRE-, GRW-, Landesförderungen) werden in elektronischer Form unter anderem auf der Internetseite des Landes unter

<https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/themen/wirtschaft/lpw/>

ergebnisse/liste-vorhaben veröffentlicht. Die Liste der Vorhaben wird mindestens alle sechs Monate aktualisiert.

Bei Einzelbeihilfen von mehr als 100.000 Euro nehmen die Begünstigten mit der Annahme der Zuwendung die Aufnahme ihres geförderten Vorhabens in die Beihilfentransparenzdatenbank der EU gemäß Artikel 9 Absatz 1 AGVO zur Kenntnis. Einzelheiten zu den Kommunikationsverpflichtungen und der Aufnahme von Daten sind den AFG LPW 2021 zu entnehmen.

Nach dieser Richtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird (vergleiche Artikel 8 Ziffer 3 AGVO).

Bei einer Förderung von Landstromanlagen hat die Trägerin beziehungsweise der Träger die messbare Verringerung folgender Emissionen der Schiffsmaschinen (Monitoringdaten) während der Liegezeiten im Hafen darzustellen:

- Kohlenstoffdioxid (CO₂)
- Schwefeloxide (SO_x)
- Stickoxide (NO_x)
- Feinstaub (PM₁₀; PM_{2,5}).

Zur Erfüllung von Berichtspflichten stellen die Träger jährlich Monitoringdaten zur Verfügung.

7. Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde ist die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH), Zur Helling 5-6, 24143 Kiel.

Anträge sind vor Beginn eines Vorhabens grundsätzlich formgebunden unter Beifügung prüffähiger, den Anforderungen der Förderrichtlinie entsprechenden

Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Die Bewilligungsbehörde stellt die für die Antragstellung und die weitere Abwicklung erforderlichen Informationen, Formulare und den digitalen Zugang zur elektronischen Antragstellung auf ihrer Internetseite

<https://www.ib-sh.de/produkt/landesprogramm-wirtschaft-kommunale-hafenbaumassnahmen-1/> bereit.

Das Verfahren zur Bewertung von Förderfähigkeit und Förderwürdigkeit des Förderantrages richtet sich nach den AFG LPW 2021 in der jeweils geltenden Fassung.

7.2 Sofern eine baufachliche Prüfung durch die zuständige technische staatliche Verwaltung durchzuführen ist, ist folgendes zu beachten:

- Dem Antrag sind zusätzlich die zur Prüfung des Bauprogramms erforderlichen Unterlagen (insbesondere eine technische Vorplanung) entsprechend der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beizufügen.
- An der technischen Vorplanung von Bauvorhaben ist das nach § 2 der Landesverordnung über die Errichtung des Landesamtes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz vom 21. Dezember 2007 (GVBl. Schl.-H. S. 633) zuständige Landesamtes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) als fachlich zuständige technische staatliche Verwaltung für die Aufgaben im Sinne der „Baufachlichen Ergänzungsbestimmungen“ zu den Verwaltungsvorschriften zu § 44 Absatz 1 LHO (ZBau) rechtzeitig zu beteiligen.
- Nach der Prüfung des Bauprogramms sind dem zuständigen LKN.SH die Unterlagen nach Ziffer 5 ZBau mit einer Entwurfsplanung entsprechend der HOAI zur baufachlichen Prüfung vorzulegen.

7.3 Mit dem Vorhaben darf nicht vor Erteilung des Zuwendungsbescheides begonnen werden. Eine Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn, die keinen Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet, kann in Ausnahmefällen unter Begründung des Erfordernisses bei der Bewilligungsstelle schriftlich beantragt werden. Mit der Durchführung des Vorhabens darf dann nach Genehmigung dieses Antrags begonnen werden. Das Finanzierungsrisiko trägt die Antragstellerin bzw. der Antragsteller.

Beginn der Maßnahme ist entweder

- a) der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages oder

- b) der Beginn der Bauarbeiten für das Vorhaben oder
- c) die erste rechtsverbindliche Verpflichtung zur Bestellung von Ausrüstung oder
- d) eine andere Verpflichtung, die das Vorhaben unumkehrbar macht.

Der früheste der vorgenannten Zeitpunkte ist maßgebend. Der Kauf von Grundstücken und Vorarbeiten wie die Einholung von Genehmigungen und die Erstellung vorläufiger Durchführbarkeitsstudien gelten nicht als Beginn der Maßnahme. Bei Baumaßnahmen gelten Planung und Bodenuntersuchung sowie sonstige vorbereitende Maßnahmen einschließlich Planungs- und Beratungsleistungen nicht als Beginn der Maßnahme.

Der Antrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a) Name und Größe des Unternehmens,
- b) Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- c) Standort des Vorhabens,
- d) die Kosten des Vorhabens,
- e) Art der Beihilfe (zum Beispiel Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

7.4 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 Zuwendungen gelten die VV/VV-K zu § 44 LHO in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes (§§ 116, 117, 117a LVwG), soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

7.5 Ergibt sich bei der Anwendung dieser Richtlinie eine im Einzelfall nicht beabsichtigte Härte oder liegen besondere landespolitische Interessen vor, können gegebenenfalls vom für Wirtschaft zuständigen Ministerium Ausnahmen zugelassen werden.

8. Nachhaltigkeitscheck

Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks ist:

Das Vorhaben hat positive Auswirkungen auf 'Good Governance und gesellschaftliche Teilhabe', 'Soziale Gerechtigkeit', 'Infrastruktur und Klimaschutz' und 'Nachhaltiges Wirtschaften und Ressourcenschutz'.

Das Vorhaben führt in der Treibhausgasbilanz in Schleswig-Holstein zu sinkenden Treibhausgasemissionen.

9. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt rückwirkend zum 1. Januar 2025 in Kraft.

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167/1) zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten mithin bis zum 30. Juni 2027 befristet.

Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie bis mindestens 31. Dezember 2029 in Kraft gesetzt werden.