

# **Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holstein**

Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom  
09. September 2024 – Zu VII 45 –

Inhalt:

1. Förderziel und Zuwendungszweck
2. Gegenstand der Förderung
3. Zuwendungsempfängerinnen bzw. Zuwendungsempfänger
4. Zuwendungsvoraussetzungen
5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen
6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen
7. Verfahren
8. Geltungsdauer
9. Nachhaltigkeit

## **1 Förderziel und Zuwendungszweck**

1.1 Das Land Schleswig-Holstein gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Infrastrukturmaßnahmen von landespolitischer Bedeutung, insbesondere Maßnahmen zur Umsetzung des landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) und Maßnahmen, die dem Schienengüterverkehr dienen, in Schleswig-Holstein.

1.2 Grundlagen der Förderung von Investitionen und Maßnahmen von besonderer landespolitischer Bedeutung im öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs in Schleswig-Holstein sind das Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG-SH) vom 24. Mai 2019 (GVObI. Sch.-H. S. 180), zuletzt geändert am 30. November 2021; das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert am 16. Dezember 2022; das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26. Juni 1995 (GVObI. Sch.-H. S. 262), zuletzt geändert am 26. Januar 2019; die §§ 23, 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Schleswig-Holstein einschließlich der dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften sowie die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276), zuletzt geändert am 22. März 2023.

1.3 Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, ist weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinie Art.

56 der Verordnung (EU) Nummer 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 (ABl. L 187 vom 26. Juni 2014, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (ABl. 167 vom 30. Juni 2023, S.1) geändert worden ist, im Folgenden AGVO). Soweit die übrigen in der AGVO aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist gemäß Art. 56 AGVO die Förderung im Sinne von Art. 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Art. 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt. Insbesondere findet gemäß Art. 4 Ziff. 1. lit. z) cc) AGVO diese Verordnung auf Investitionsbeihilfen in lokale Infrastrukturen keine Anwendung, sofern eine Beihilfe den Betrag von 11 Millionen Euro (oder die Gesamtkosten den Betrag von 22 Millionen Euro) für dieselbe Infrastruktur überschreitet. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass nach Art. 9 Ziff. 1 lit. c) Var. 1 AGVO Informationen über jede Einzelbeihilfe über 100 000 Euro i.d.R. binnen sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe in der Beihilfentransparenzdatenbank der Europäischen Kommission<sup>1</sup> oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Webseite veröffentlicht werden.

1.4 Ein Anspruch der Antragstellerin bzw. des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel über die Förderfähigkeit des Vorhabens und die Höhe der Zuwendung.

1.5 Das Einreichen einer Förderanfrage, eines Projektvorschlages oder eines Förderantrages beinhaltet die Einwilligung, dass alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten von der Bewilligungsstelle oder von der von ihr beauftragten Stelle gespeichert und von ihnen oder in ihrem Auftrag von wissenschaftlichen Einrichtungen oder Einrichtungen des Landes Schleswig-Holstein für Zwecke der Statistik oder Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Förderprogramms ausgewertet und Auswertungsergebnisse veröffentlicht werden.

1.6 Sofern eine Fördermaßnahme unter den Anwendungsbereich der AGVO fallen sollte, erklärt die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger gleichzeitig mit der Annahme der Zuwendung die Einwilligung zur Veröffentlichung und Information über die Beihilfemaßnahme nach Artikel 9 AGVO.

1.7 Das Einreichen eines Projektvorschlages, eines Förderantrages oder die Annahme der Zuwendung befreit die bearbeitende Stelle gegenüber Behörden, Kammern, Investitionsbank Schleswig-Holstein, MBG Mittelständische Beteiligungsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Bürgschaftsbank Schleswig-Holstein GmbH sowie der finanzierenden Hausbank von ihrer Verschwiegenheitspflicht.

## **2 Gegenstand der Förderung**

2.1 Zuwendungen können gewährt werden für Vorhaben, die der Verbesserung des ÖPNV bzw. Schienengüterverkehrs dienen, insbesondere Investitionen in Infrastruktur sowie Investitionen für den Ersatz, die Ertüchtigung (z. B. die technische Verbesserung durch eine

---

<sup>1</sup> <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency>.

Elektrifizierung bzw. Stellwerkserweiterung) und die Reaktivierung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen.

2.2 Im Rahmen der Daseinsvorsorge werden insbesondere solche Investitionsvorhaben gefördert, die der Sicherung und Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots dienen und die zu einer Effizienzverbesserung des Verkehrsangebotes im ÖPNV beitragen.

2.3 Förderfähige Investitionsvorhaben einschließlich Planungsleistungen nach HOAI und Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung können insbesondere aus Mitteln nach dem GVFG-SH, dem RegG, Mittel aus dem IMPULS-Programm sowie weiteren zur Verfügung stehenden Mitteln gefördert werden, sofern im Einzelfall die jeweiligen Voraussetzungen einer Förderung von dem Investitionsvorhaben erfüllt werden.

2.4 Im schienengebundenen ÖPNV sind insbesondere förderfähig:

- a) Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Stadtbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, inklusive Verkehrswege der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen;
- b) Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der bundeseigenen Eisenbahnen, wenn eine ausreichende Finanzierung über Bundesmittel nicht erreicht wird;
- c) Bau oder Ausbau von Stationen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für Straßenbahnen, Stadtbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie deren fahrgastfreundliche Ausstattung einschließlich der Zuwegung, Umfeld und Verknüpfung zu dem straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (straßengebundenen ÖPNV);
- d) Fußgängerbrücken und Unterführungen, wenn sie eine Zuwegung zu einem Haltepunkt darstellen und/oder Umsteigevorgänge erleichtern sowie Fahrtreppen und Aufzüge insbesondere für Menschen mit Behinderungen.

2.5 Im straßengebundenen ÖPNV sind insbesondere förderfähig:

- a) Bau oder Ausbau von Park and Ride-, Bike and Ride-Anlagen sowie Mobilstationen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs;
- b) Bau oder Ausbau von zentralen Verknüpfungsanlagen des straßengebundenen ÖPNV (z. B. Zentrale Omnibus-Bahnhöfe) sowie deren fahrgastfreundliche Ausstattung.

2.6 Darüber hinaus sind förderfähig:

- a) Fähranleger im wassergebundenen Personennahverkehr;
- b) Investive Systeme und Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit (z. B. Notrufsäulen und Videoüberwachungssysteme an Bahnsteigen und Haltestellen);
- c) Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger Kostenanteile zu tragen haben;
- d) Schutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz;
- e) Umsatzsteuer, soweit nicht als Vorsteuer absetzbar;
- f) Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, insbesondere zur Umsetzung des Landesnahverkehrsplans sowie
- g) Maßnahmen zur Digitalisierung im ÖPNV in Abhängigkeit der Verkehrsbedeutung (z. B. DFI-Anzeiger).

2.7 Im ÖPNV sind nicht förderfähig:

- a) Ladeinfrastruktur im straßengebundenen ÖPNV;

- b) Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist;
- c) Unterhaltungs-, Wartungs- und Betriebskosten sowie sonstige Folgekosten;
- d) Einrichtungen oder Teile von Einrichtungen, die üblicherweise gewerblich betrieben werden (wie z.B. gastronomische Einrichtungen, Kioske, Shops, Fahrradwerkstatt, Fahrradvermietung);
- e) Eigenleistungen des Projektträgers (bei kommunalen Trägern Leistungen der eigenen Verwaltungszweige) bzw. geldwerte Leistungen, bei denen keine kassenwirksame Zahlung erfolgt;
- f) Ausgaben für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind;
- j) Finanzierungskosten einschließlich Skonti.

2.8 Im Schienengüterverkehr sind insbesondere förderfähig:

der Ersatz und die Reaktivierung von nicht bundeseigenen, öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen, sofern eine ausreichende Förderung durch Bundesmittel nicht möglich ist.

2.9 Im Schienengüterverkehr sind nicht förderfähig:

a) gewidmete Infrastruktur, d.h. Infrastruktur, die für im Voraus ermittelbare Unternehmen errichtet wird und auf deren Bedarf zugeschnitten ist.

2.10 Gefördert werden auch Planungs- und Beratungsleistungen gemäß HOAI zur Vorbereitung und Durchführung förderfähiger und förderwürdiger Infrastrukturmaßnahmen. Beratungs- und Planungsleistungen zählen nur dann zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, wenn sie von unabhängigen Dritten für die Zuwendungsempfängerin bzw. den Zuwendungsempfänger erbracht werden. Eigene Leistungen der Zuwendungsempfängerin bzw. des Zuwendungsempfängers sind nicht zuwendungsfähig.

### **3 Zuwendungsempfängerinnen bzw. Zuwendungsempfänger**

3.1 Zuwendungsempfängerinnen bzw. Zuwendungsempfänger können sein:

- a) Nahverkehrsunternehmen;
- b) Nahverkehrsverbände;
- c) Schieneninfrastrukturunternehmen;
- d) Kommunen bzw. deren Aufgabenträgergesellschaften, Zweckverbände, Betriebe oder Eigenbetriebe;
- e) Betreiberinnen bzw. Betreiber von Bahnstationen;
- f) Betreiberinnen bzw. Betreiber von Zugangs- und Verknüpfungsanlagen.

3.2 Von der Förderung sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Art. 1 Abs. 4 lit. c) AGVO ausgeschlossen. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf das mindestens einer der Umstände nach Art. 2 Nr. 18 Buchst. lit. a) bis e) AGVO zutrifft. Einem Unternehmen, das 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 ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

#### **4 Zuwendungsvoraussetzungen**

Voraussetzung einer Förderung ist, dass das Vorhaben

- a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Schleswig-Holstein erforderlich ist;
- b) den Zielen und Voraussetzungen des ÖPNVG, des RegG bzw. des GVFG-SH entspricht;
- c) den örtlichen, regionalen und landesweiten Verkehrsplanungen und -entwicklungen nicht entgegensteht;
- d) nicht ausschließlich einen eingeschränkten Nutzerkreis fördert;
- e) noch nicht begonnen wurde. Ein Vorhabenbeginn liegt grundsätzlich dann vor, sobald eine rechtsverbindliche der Ausführung zuzurechnende Verpflichtung aufgrund eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrags eingegangen wurde;
- f) Belange behinderter und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit im Sinne des § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) entspricht; Ausnahmen sind hinreichend zu begründen. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des BGG anzuhören;
- f) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist;
- g) Für Fördermaßnahmen des ÖPNV mit voraussichtlichen zuwendungsfähigen Kosten von über 5 Millionen Euro kann die Bewilligungsstelle von der Zuwendungsempfängerin bzw. vom Zuwendungsempfänger einen Nachweis verlangen, dass die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach der Anleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs beachtet wurden. Die Bewilligungsstelle entscheidet im Einzelfall, ob bzw. in welcher Form (vereinfachtes Verfahren oder Regelverfahren) ein solcher Nachweis zu erbringen ist;
- h) ein diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet ist;
- i) in seiner Gesamtfinanzierung sichergestellt ist. Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller hat nachzuweisen, dass er den Eigenanteil und die Betriebs- bzw. Folgekosten der Maßnahme tragen kann.

#### **5 Umfang und Höhe der Zuwendungen**

5.1 Zuwendungen im Sinne dieser Richtlinie werden im Rahmen der Projektförderung grundsätzlich als Anteilfinanzierung in Form eines nicht zurückzahlbaren Zuschusses gewährt. Bemessungsgrundlage sind die nachweisbaren zuwendungsfähigen Ausgaben, die unter Anlegung eines strengen Maßstabes für eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Erlangung des Zuwendungszwecks unmittelbar entstehen.

5.2 Zuwendungen für Vorhaben im Rahmen der ÖPNV- und Schienengüterverkehrsförderung mit Mitteln nach dem GVFG-SH sollen grundsätzlich nicht mehr als 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben eines Vorhabens betragen. Eine Zuwendung darf ausnahmsweise zur Vollfinanzierung bewilligt werden, wenn die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger an der Erfüllung des Zuwendungszwecks kein oder ein nur geringes wirtschaftliches Interesse hat, das gegenüber dem Landesinteresse nicht ins

Gewicht fällt, oder wenn die Erfüllung des Zuwendungszwecks in dem notwendigen Umfang nur bei Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben durch das Land möglich ist. Im Bereich des Schienengüterverkehrs sollen die Zuwendungen mit Mitteln nach dem GVFG-SH auch in Kombination mit Zuwendungen durch Dritte nicht mehr als 85 % betragen. Die Zuwendungen des Bundes sind vorrangig zu beantragen. Der Beihilfebetrag darf nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem Betriebsgewinn der Investition. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen. Der für die Nutzung der Infrastruktur in Rechnung gestellte Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

5.3 Abweichend von Ziffer 5.1 kann für Einzelmaßnahmen eine Festbetragsfinanzierung gewährt werden, insbesondere wenn dies eine Vereinfachung der Abwicklung darstellt.

5.4 Zuwendungen unter 7.500 Euro werden nicht bewilligt.

5.5 Der verkehrliche Nutzen der geplanten Maßnahmen ist bei Antragstellung nachzuweisen. Insbesondere äußert sich verkehrlicher Nutzen in Reisezeitverkürzungen, verbesserten Anschlüssen, besseren Fahrgastinformationen, größerem Komfort, besserem Service und größerer Sicherheit. Angestrebt werden damit höhere Fahrgastzahlen und eine Änderung der Verkehrsanteile zugunsten des ÖPNV. Für Maßnahmen des Schienengüterverkehrs ist nachzuweisen, dass neue Bahntransporte generiert werden bzw. eine Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene erzielt wird. Die Zielerreichung ist in geeigneter Form nachzuweisen.

5.6 Nach Bewilligung anfallende Mehrausgaben sind grundsätzlich von der Zuwendungsempfängerin bzw. Zuwendungsempfänger zu finanzieren. In begründeten Fällen behält sich der Zuwendungsgeber eine von diesem Grundsatz abweichende Förderung vor, sofern geltend gemachte und rechtzeitig angezeigte Mehrausgaben im Ergebnis einer fachtechnischen Prüfung als förderfähig sowie als unvorhersehbar und unabweisbar bescheinigt werden und hinreichend Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

5.7 Dienen Anlagen teilweise Zwecken außerhalb des Fördergegenstandes nach Ziffer 2, so sind diese gesondert auszuweisen. Dienen Anlagen sowohl dem ÖPNV als auch dem Schienengüterverkehr ist dies gesondert auszuweisen. Auf der Grundlage der Nutzungsanteile entscheidet die bewilligende Stelle über den Umfang der anteiligen Förderung. Bei Nutzung von Verkehrsstationen auch durch Verkehre des Personenfernverkehrs, sind die zuwendungsfähigen Kosten anteilig zu kürzen. Die Anteile sind nach Umfang der genutzten Bus- bzw. Bahnsteiglängen (bei deutlich längeren Fahrzeugen im Fernverkehr als im Nahverkehr) oder Fahrzeugen (bei ähnlicher Länge von Nahverkehrs- und Fernverkehrsfahrzeugen) aufzuteilen. Bei einem geringen Fernverkehrsanteil (unter 10 Prozent) kann auf die Kürzung verzichtet werden.

5.8 Die Umsatzsteuer, die nach § 15 Umsatzsteuergesetz (UStG) als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.

## **6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

6.1 Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat der zuständigen Bewilligungsstelle unverzüglich sämtliche Veränderungen, die Auswirkung auf den Grund

und die Höhe der Zuwendung haben könnten, mitzuteilen. Veränderungen liegen insbesondere vor, wenn

- a) weitere Zuwendungen oder Mittel Dritter gewährt wurden,
- b) sich die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben verändert,
- c) eine Änderung des Zuwendungszweckes eintritt,
- d) sich der Zuwendungszweck innerhalb der zeitlichen Bindungsfrist ändert.

6.2 Mit der Gewährung der Zuwendung wird eine dauerhafte Nutzbarkeit des zu realisierenden Zuwendungszweckes vorausgesetzt. Die zweckentsprechende Nutzung von geförderten Investitionsgütern, die mit dem Erdreich verbunden sind, beträgt 20 Jahre (Bindungszeitraum) ab Inbetriebnahme bzw. Beschaffung. Nicht verbundene Investitionsgüter müssen sechs Jahre zweckentsprechend genutzt werden. Fahrgastinformationsanlagen müssen acht Jahre zweckentsprechend genutzt werden. Bei unverbauten Gegenständen (Software, Apps, etc.) kann von der o.g. Zweckbindung abgewichen werden.

6.3 Für die Benutzung der geförderten Gegenstände können von der Zuwendungsempfängerin bzw. dem Zuwendungsempfänger Entgelte (Benutzungsgebühren, Mieten etc.) erhoben werden, soweit diese nicht die angemessenen Betriebskosten übersteigen. Die zu erhebenden Entgelte und deren Kalkulationsgrundlagen sind den Anträgen beizufügen. Sie sind auf Verlangen der Bewilligungsstelle spätestens alle fünf Jahre zu aktualisieren. Als Betriebskosten können anerkannt werden:

- a) die Unterhaltung und Wartung der geförderten Einrichtung;
- b) die Instandsetzung der geförderten Einrichtung;
- c) die Abschreibung und Verzinsung des Eigenkapitals.

## **7 Verfahren**

### **Anmeldeverfahren**

7.1 Über die Aufnahme in das Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle in Absprache mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium auf Antrag der potenziellen Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger.

7.2 Das Förderprogramm wird jährlich unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eingetretener Ausgabenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

### **Antragsverfahren**

7.3 Die Zuwendung wird auf schriftlichen Antrag gewährt. Der Antrag ist unter Verwendung des entsprechenden Vordrucks bei der Bewilligungsstelle zu stellen.

Im Fall der Beantragung von Beihilfen nach der AGVO muss dieser mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- Name und Größe des Unternehmens,
- Beschreibung des Vorhabens mit der Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- Standort des Vorhabens,
- Kosten des Vorhabens,
- Finanzierungsplan,
- Art der Beihilfe (Zuschuss),

- Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung,
- Erklärung, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde,
- Erklärung darüber, ob die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger allgemein oder für das betreffende Vorhaben zum Vorsteuerabzug nach § 15 UStG berechtigt ist.

7.4 Bewilligungsstelle für Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV ist die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel, Telefon (0431) 6 60 19-0, Internet [www.NAH.SH](http://www.NAH.SH) und E-Mail [foerderprogramme@nah-sh](mailto:foerderprogramme@nah-sh).

Sofern die NAH.SH GmbH selbst Antragstellerin ist, ist die Bewilligungsstelle das für Verkehr zuständige Ministerium.

Bewilligungsstelle für Maßnahmen zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

7.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung, die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung gelten die VV/VV-K und die ANBest-P/K zu § 44 LHO i.V.m. den entsprechenden Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes (§§ 116, 117, 117 a LVwG), soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen sind.

7.6 Anträge auf Förderung von Schienengüterverkehrsmaßnahmen sind spätestens zum 31. Oktober des Vorjahres einzureichen.

#### **Bewilligung**

7.7 Gemäß Ziffer 1.3 der VV zu § 44 LHO dürfen Zuwendungen zur Projektförderung nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind (siehe Ziffer 4 lit. e)). Eine Zustimmung zum vorzeitigen Beginn, die keinen Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet, kann schriftlich unter Begründung des Erfordernisses bei der Bewilligungsstelle beantragt werden. Das Finanzierungsrisiko trägt die Antragstellerin bzw. der Antragsteller.

#### **Auszahlung der Mittel**

7.8 Nach Bestandskraft des schriftlichen Zuwendungsbescheides erfolgt die Auszahlung der Mittel auf Antrag. Der Antrag auf Auszahlung ist entsprechend des Maßnahmenfortschritts zu stellen.

#### **Nachweis der Verwendung**

7.9 Der Zuwendungsempfänger bzw. die Zuwendungsempfängerin hat der Bewilligungsstelle die bestimmungsgemäße Verwendung der Fördermittel nachzuweisen. Hierzu ist der Bewilligungsstelle ein Verwendungsnachweis entsprechend der ANBest-K/P vorzulegen.

7.10 Bei mehrjährigen Vorhaben ist gemäß ANBest-K/P der jährliche Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen.

#### **Prüfung der Verwendung**

7.11 Die Verwendungsnachweisprüfung erstreckt sich insbesondere auf die Überprüfung der Einhaltung der in der Antragsstellung formulierten Ziele, auf Art und Umfang des Vorhabens.

7.12 Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat während der Durchführung der Maßnahme, nach deren Abschluss und während der Zweckbindungsdauer die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten, die notwendigen Auskünfte zu erteilen und entsprechende örtliche Erhebungen zu ermöglichen.

7.13 Soweit die zweckentsprechende Verwendung der gewährten Mittel nicht mehr sichergestellt wird und gegebenenfalls nach Mahnung auch nicht umgehend wiederhergestellt werden kann oder aus anderen Gründen der Zuwendungsbescheid zurückzunehmen oder zu widerrufen ist, erlässt die Bewilligungsstelle unter Abwägung des öffentlichen Interesses auf wirtschaftliche und sparsame Haushaltsführung und der anderen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen einen Rückforderungsbescheid gemäß § 116 ff LVwG.

#### **Erfolgskontrolle**

7.14 Nach Abschluss der geförderten Maßnahme hat die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger auf Verlangen der Bewilligungsstelle einen Bericht zur Erfolgskontrolle über das Vorhaben vorzulegen. Art und Umfang der vorzulegenden Daten werden im Zuwendungsbescheid festgelegt.

#### **Zu beachtende Vorschriften**

7.15 Die Angaben im Antrag sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches i. V.m. dem Landessubventionengesetz vom 11. November 1977 (GVBl. Schl.-H. S. 489). Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Laufe der Abwicklung des Vorhabens ändern, sind der bewilligenden Stelle unverzüglich mitzuteilen.

#### **8 Geltungsdauer**

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 1. September 2024 in Kraft und am 31. Dezember 2026 außer Kraft.

#### **9 Nachhaltigkeit**

Das Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks ist:

Das Vorhaben hat positive Auswirkungen auf 'Good Governance und gesellschaftliche Teilhabe', 'Gesundes Leben', 'Bildung', 'Soziale Gerechtigkeit', 'Infrastruktur und Klimaschutz' und 'Nachhaltiges Wirtschaften und Ressourcenschutz'. Das Vorhaben führt in der Treibhausgasbilanz in Schleswig-Holstein zu sinkenden Treibhausgasemissionen.