



Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

**An die Mitglieder des  
Wirtschaftsausschusses und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"**

Vorsitzende/r: Dr. Burkhard Eymer  
Sachbearbeiter/in: Jan Ehrich  
Telefon: (04502 – 804 - 107)  
Telefax: (04502 - 804 - 109)  
E-Mail: (jan.ehrich@luebeck-tourismus.de)  
**Lübeck, den 4. September 2015**

## **E I N L A D U N G**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 16. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lade ich Sie herzlich ein.

---

**Termin: 14.09.2015, 16:30 Uhr**

**Ort: Gesellschaftshaus Travemünde, Torstraße 1, 23570 Lübeck  
(Travemünde) **ACHTUNG – SITZUNG FINDET IN TRAVEMÜNDE STATT****

---

Als Vorbesprechungsräume stehen im Gesellschaftshaus der Konferenzraum (SPD) und im gegenüber  
liegenden Kurbetrieb (Stadtschule – Kirchenstraße 3-5) das Sitzungszimmer (CDU) zur Verfügung.

## **T a g e s o r d n u n g**

Öffentlicher Teil:

- 1. Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung**
  - 1.1. Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern
  - 1.2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
  - 1.3. Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung
- 2. Niederschrift Nr. 15 vom 08.06.2015 - öffentlicher Teil**  
*(liegt bereits vor)*
- 3. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**
  - 3.1. Einzelhandelsentwicklung
    - 3.1.1. Stellungnahme Lübeck-Management  
*vertagt in der Sitzung des WiA & KBT-A am 08.06.2015*  
*(liegt bereits vor)*

- |           |                                                                                                                                                                                                             |                      |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 3.2.      | Strandbahnhof Travemünde<br><i>Antwort auf Anfrage AM Knoll vom 08.06.2015</i>                                                                                                                              | <b>VO/2015/02929</b> |
| 3.3.      | Saisonverlauf und Sachstand zum Travemünde-Tourismus<br><i>mündlich durch KBT (Herr Kirchhoff) und LTM GmbH (Herr Lukas)</i>                                                                                |                      |
| 3.4.      | Neue Anfragen                                                                                                                                                                                               |                      |
| <b>4.</b> | <b>Berichte</b>                                                                                                                                                                                             |                      |
| 4.1.      | Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 –<br>Ergebnisse der Grundlagengutachten 1 und 2 (5.691)                                                                                                         | <b>VO/2015/02673</b> |
| 4.2.      | Aufgabenoptimierung im Kurbetrieb der Hansestadt Lübeck                                                                                                                                                     | <b>VO/2015/02540</b> |
| 4.3.      | Quartalsbericht II/2015 der Gesellschaften und Betriebe der<br>Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde                                                                                                    | <b>VO/2015/02902</b> |
| <b>5.</b> | <b>Beschlussvorlagen</b>                                                                                                                                                                                    |                      |
| 5.1.      | Gründungsviertel - Errichtung und Betrieb eines<br>Blockheizkraftwerkes zur Energie- und<br>Fernwärmeversorgung der Neubebauung und Verpflichtung<br>zu Anschluss und Nutzung                               | <b>VO/2015/02872</b> |
| 5.2.      | INTERREG 5A<br>hier: Unterzeichnung der "Vereinbarung zur Einrichtung des<br>Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur Abwicklung des<br>Kooperationsprogramms Interreg 5A Deutschland-Danmark<br>2014-2020" | <b>VO/2015/02932</b> |
| <b>6.</b> | <b>Verschiedenes</b>                                                                                                                                                                                        |                      |

## Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten.

- 7.        Niederschrift Nr. 15 vom 08.06.2015 - nicht öffentlicher Teil**  
*(liegt bereits vor)*
- 8.        Anfragen / Antworten / Mitteilungen**
  - 8.1.    Einzelhandelsentwicklung
  - 8.2.    Neue Anfragen
- 9.        Beschlussvorlagen**
  - 9.1.    Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Marliring 50-54/Nettelbeckstraße 7-11 **VO/2015/02895**
  - 9.2.    Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Hans-Sachs-Straße 4 **VO/2015/02896**
  - 9.3.    Verkauf von drei Grundstücken in St. Lorenz und Moisling zur Errichtung von kommunalen Flüchtlingsunterkünften **VO/2015/02945**
- 10.      Verschiedenes**

## Öffentlicher Teil:

- 11.      Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse**

Mit freundlichen Grüßen

*gez. Dr. Burkhard Eymer*

---

gez. Dr. Burkhard Eymer  
(Vorsitzende/r)



► **Nr. VO/2015/02929**  
öffentlich

Lübeck, 21.08.2015

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

**Bearbeitung:** Sandra Grunwald (E-Mail: [sandra.grunwald@luebeck.de](mailto:sandra.grunwald@luebeck.de) Telefon: 122-2302)

## Strandbahnhof Travemünde

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium                                                                  | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|
| 01.09.2015 | Senat                                                                    | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 14.09.2015 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 21.09.2015 | Bauausschuss                                                             | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |

### Anlass:

Anfrage von Frau Knoll in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschusses für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" vom 08.06.2015 zu TOP 3.2.1

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Stadtplanung  
Ergebnis: Denkmalpflege  
Kurbetrieb  
LTM

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
gem. § 47 f GO ist erfolgt: ☐ Ja  
Begründung: ☒ Nein

Die Maßnahme ist: ☐ neu  
☐ freiwillig  
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen: ☒ Nein  
☐ Ja (Anlage 1)

### Antwort:

#### Fragen und Antworten:

**1. Welche Bedeutung misst die HL dem Strandbahnhof bei, insbesondere aus touristischer und stadtplanerischer Sicht?**

Stellungnahme der Stadtplanung:

Travemünde verfügt als einziges Ostseebad über einen Strand mit Bahnanschluss. Dieses Alleinstellungsmerkmal gewinnt durch die Besonderheit, dass hierzu ein Empfangsgebäude gehört. Von der Frequenz der Reisenden täte auch ein Bahnsteig ohne Empfangsgebäude genüge. Der Bahnhof ist denkmalgeschützt und von herausragender Architektur. Großartig ist die Anzeigetafel auf dem Giebel mit Bekanntgabe der Uhrzeit, wann der nächste Zug nach Hamburg fährt, die Anzeige kann sozusagen vom Badelaken bzw. Strandkorb aus gesehen werden.

Das Gebäude steht in der Achsenverlängerung der Bertlingstraße und prägt diese durch die herausgestellte Lage: Der Bahnhof befindet sich am Endpunkt der Sichtachse vom Platzscharnier Strandpromenade / Bertlingstraße und die Fassadenansicht kann über einen langen Wegeabschnitt wahrgenommen werden. Diese besondere Wahrnehmung im Stadtbild und der Empfang der Bahnreisenden mit diesem Gebäude unterstützen das Ziel einer umweltgerechten Mobilität.

#### Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH:

Der Strandbahnhof ist insbesondere für mit der Bahn anreisende Gäste der erste Eindruck ihrer Urlaubsdestination. Ein wertiges „Willkommen“ trägt zum Gesamterlebnis Travemünde entscheidend bei (es gibt keine zweite Chance für den ersten Eindruck).

Architektonisch ist der Strandbahnhof mit der historischen Wandelhalle Teil der Bäderarchitektur Travemündes und somit Teil eines der drei Markentreiber, die Seebadtradition, für die Destination. Eine Wiederinstandsetzung und aktive Nutzung des Strandbahnhofs ist aus touristischer Sicht von großem Wert. Die Investition in das Gebäude führt zu einer Aufwertung der Bertlingstraße und könnte weitere, private Investitionen nach sich ziehen.

Der Kurbetrieb schließt sich dieser Aussage an.

## **2. Gibt es zwischenzeitlich ein Kaufangebot der DB an die HL? Wenn ja, wie sieht dieses konkret aus und wie will die HL darauf reagieren?**

#### Zum Kaufangebot:

Mit Schreiben vom 28.05.15 hat die Bahn der Hansestadt Lübeck ein Kaufangebot zu einem Kaufpreis von 900.000 EUR unterbreitet. Dieses bezieht sich auf das Bahnhofsgebäude und anliegende Teilflächen (auch Teile des Bahnsteigs und Gleisanlagen) zu einer Gesamtgröße von ca. 6.700 m². Der Umgriff kann dem als Anlage 1 beigefügten Lageplan entnommen werden. Dem Angebot ist ein Kaufvertragsentwurf beigefügt. Diesem ist zu entnehmen, dass die Bahn keinerlei Gewährleistung für die Flächen übernimmt. Alle Ansprüche, die aus der Verunreinigung des Kaufgegenstandes resultieren, insbesondere Boden- und Grundwasserverunreinigungen oder Verunreinigungen der sich auf dem Kaufgegenstand befindlichen Gleisanlagen, werden ausgeschlossen. Die Bahn weist darauf hin, dass die Flächen nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind. Sollte der Käufer eine Freistellung für die Teilbereiche verlangen, auf denen keine betriebsnotwendigen Bahnanlagen und Zuwegungen liegen, geschieht dies auf Kosten des Käufers. Ein Erfolg dieses Verfahrens wird nicht garantiert. Die bahnbetriebsnotwendigen Flächen können nicht freigestellt werden. Alle Kosten des Vertrages und seines Vollzugs sowie die Kosten für erforderliche Verkäufergenehmigungen und Kosten der Vermessung trägt der Käufer.

Die Bahn erbat eine Entscheidung bis 15.07.15 andernfalls wird das Objekt unmittelbar im Anschluss in eine Immobilienauktion eingeliefert.

#### Zur Frage, wie die HL darauf reagieren will:

Der Bürgermeister hat entschieden, dass ein Erwerb allenfalls durch die KWL in Betracht kommt. Dies wurde der Bahn durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften schriftlich am 15.07.15 mitgeteilt. Derzeit laufen Gespräche zwischen der Bahn, KWL, dem Kurbetrieb und der LTM.

**3. Welche Teile des Strandbahnhofes stehen unter Denkmalschutz? Welche zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten sieht die HL für den Strandbahnhof, insbesondere auch Nutzungen, die einen Zugang der Allgemeinheit in den Strandbahnhof (zumindest zeit-/teilweise) ermöglichen?**

Stellungnahme der Denkmalpflege:

Der Umfang des Denkmalschutzes erstreckt sich laut Denkmalbuch für den Strandbahnhof auf das gesamte Gebäude mit Bahnsteigen, auf den Vorplatz und die unmittelbar das Gebäude umgebenden Anlagen.

Derzeit wird geprüft ob, im Rahmen des neu geltenden DSchG vom 31.01.2015, der Straßenzug der Bertlingstraße, zudem auch der Strandbahnhof gehört, als Sachgesamtheit zu bewerten ist und unter Schutz gestellt wird. Die laufende Bewertung erfolgt im Rahmen der Untersuchung und Einordnung der travemüder Bäderarchitektur und deren Geschichte.

Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH:

Als touristisches Dienstleistungszentrum unter Federführung der KWL unter Einbindung der beiden touristischen Leistungsträgern KBT und LTM in Kombination mit einer Vermarktung der Wandelhalle als öffentlichen Veranstaltungsraum und touristisch relevanten Dienstleistungen (Fahrradverleih, Gastronomie) könnte der Strandbahnhof vorbehaltlich einer positiven Wirtschaftlichkeitsberechnung einer wertigen Nutzung zugeführt werden. Selbstverständlich sind auch weitere, privatfinanzierte Konzepte denkbar, wie z. B. Kultur- und Wandelhalle, Jugend-Hotel, Markthalle. Entscheidend ist, dass das Gebäude eine Grundsanierung und Nutzung erfährt.

Der Kurbetrieb schließt sich dieser Aussage an.

Stellungnahme der Stadtplanung zu möglichen Nutzungen:

Der Bahnhof liegt nicht in einem Bebauungsplangebiet. Da das Gebäude für Bahnzwecke gewidmet ist, hat die Hansestadt Lübeck keine Planungshoheit. Gemäß Auskunft des Bahnstationsmanagers kann das Gebäude auch ohne vorherige Freistellung von den Bahnzwecken verkauft werden. Der Käufer kann auf eigenen Wunsch eine Freistellung beantragen, z.B. wenn er eine Medientrennung (Strom, Wasser etc.) wünscht und wenn er nicht bahnbezogene Nutzungen einbringen möchte (s. hierzu auch die Ausführungen zu Frage 2).

Nach einer Entwidmung wären Vorhaben einschließlich Nutzungen auf Grundlage des § 34 BauGB zu beurteilen.

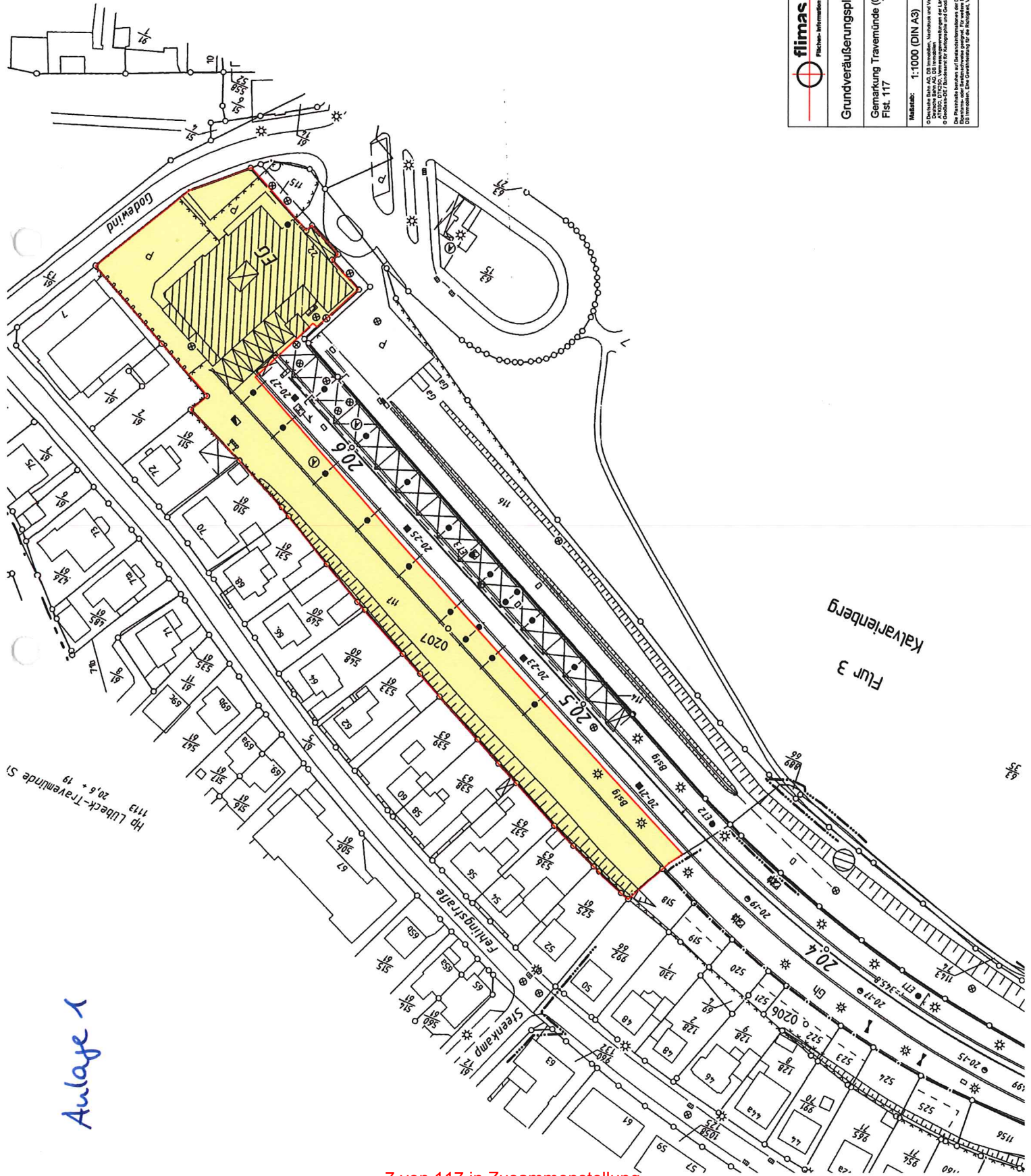
**4. Gibt es ein Vorkaufsrecht der HL? Wenn ja, würde die HL dieses ggfs. ausüben, um für den Tourismusort Travemünde ggfs. nicht zuträgliche Nutzungen und Entwicklungen zu vermeiden bzw. wünschenswerte Nutzungen zu fördern?**

Ein grundbuchlich gesichertes Vorkaufsrecht gibt es nicht.

**Anlagen :**

Lageplan Kaufgegenstand

Senator Sven Schindler



# Anlage 1

[illegible]



► Nr. VO/2015/02673  
öffentlich

Lübeck, 01.06.2015

## Bericht

Verantwortliche Bereiche:  
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

## Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse der Grundlagengutachten 1 und 2 (5.691)

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium                                                                  | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|
| 24.06.2015 | Senat                                                                    | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 06.07.2015 | Bauausschuss                                                             | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 13.07.2015 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 15.09.2015 | Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung                             | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 22.09.2015 | Hauptausschuss                                                           | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 24.09.2015 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck                                       | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |

### Anlass:

Die Ergebnisse der ersten beiden Gutachten zur Aufstellung eines neuen Hafenentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um die Gutachten „Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“ (Gutachten 1) und „Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“ (Gutachten 2).

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
Ergebnis:

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH  
Fa. Hans Lehmann GmbH  
zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:

☐  
☒

Ja  
Nein  
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☐  
☐  
☐  
☐

neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:  
Ja (Anlage)

Finanzielle Auswirkungen:

**Bericht:**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse der ersten beiden beauftragten Gutachten liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Weitere Erläuterungen sind aus den in der Anlage beiliegenden jeweiligen Kurzfassungen zu diesen Gutachten ersichtlich.

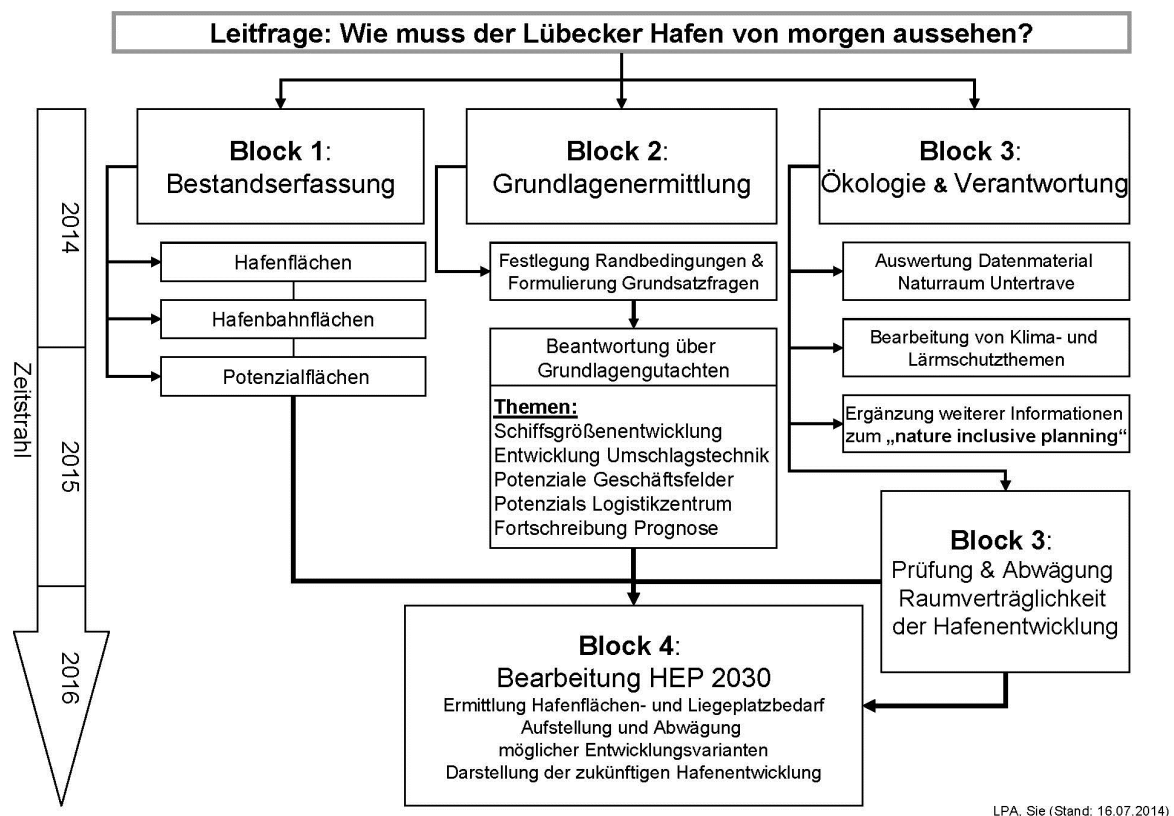


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

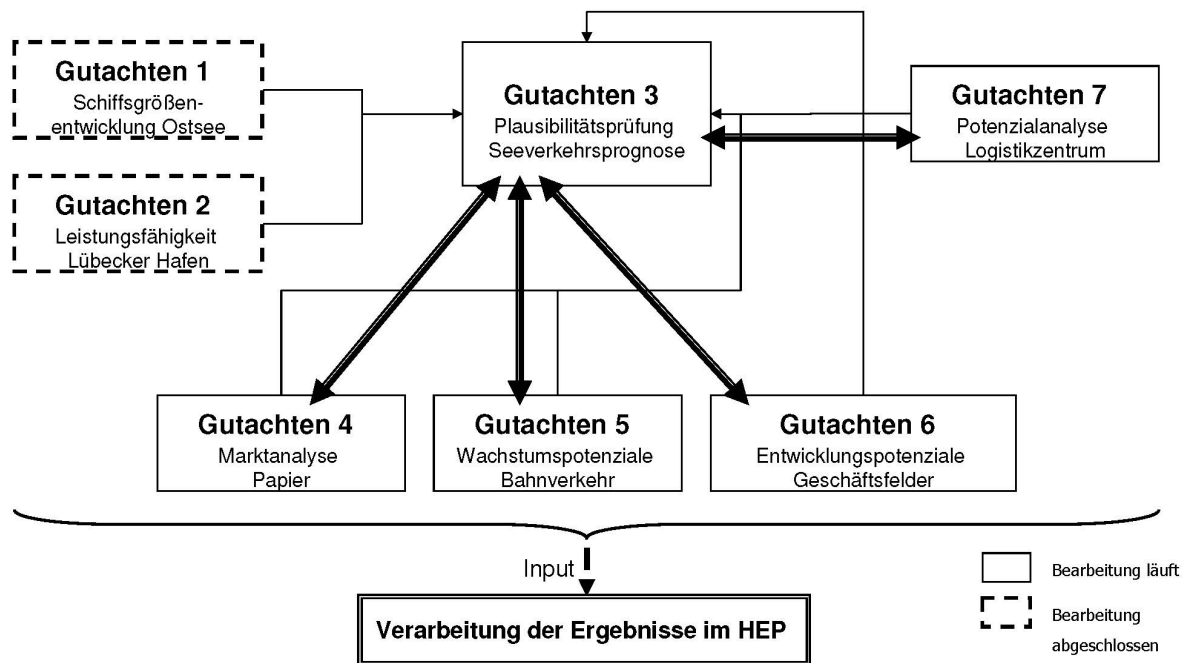


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

### Zusammenfassung der Ergebnisse zum Gutachten 1

„Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“

Lübeck ist einer der wichtigsten Fähr- und RoRo-Häfen im Ostseeraum und dient als Haupttransportdrehscheibe - insbesondere für den Handel mit Stückgütern - für den innereuropäischen Warenverkehr zwischen Zentraleuropa und Skandinavien sowie dem Baltikum und Russland.

Wesentlicher Ausgangspunkt ist die Analyse, wie die Waren derzeit transportiert werden und welche Hintergründe hierzu eine Rolle spielen. Zudem sind die Wachstumsaussichten in den einzelnen zu unterscheidenden Handelszonen bzw. Länder von Bedeutung. Diese Entwicklungen verlaufen zumeist unterschiedlich. Relevante Schiffstypen (RoRo-Schiffe, RoPax-Schiffe, ConRo-Schiffe, Container-Feeder-Schiffe, Kreuzfahrtschiffe, Küstenmotorschiffe (Kümo)) wurden im Rahmen der Untersuchung betrachtet. Sie stellen 99% der Lübeck-relevanten Schiffstypen dar.

Für die zum Einsatz kommenden Schiffe ist es wichtig, welche Ladungsträger (Trailer, Wechselbrücke, Rolltrailer, Container etc.) für welche Fracht eingesetzt werden bzw. zukünftig zu erwarten sind. Aufgrund von vorhandenen charakteristischen Merkmalen wurden zur besseren Beurteilung der logistischen Entwicklung Lübeck-spezifische Fahrtgebiete gebildet.

Diese Fahrtgebiete repräsentieren 98% des Güterumschlags des Lübecker Hafens.

| Fahrtgebiet               | Kurzbeschreibung                                                                                             |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (1) Kattegat              | geprägt durch Massenguttransporte                                                                            |
| (2) Südliche Ostsee       | geprägt durch die Liniendienste nach Trelleborg (TT-Line) und Malmö (Finnlines)                              |
| (3) Mittlere Ostsee       | geprägt durch den Liniendienst nach Liepaja und Ventspils (beide Lettland) sowie Verkehre mit Südostschweden |
| (4) Bottnischer Meerbusen | geprägt durch den Transport von Papier und Forstprodukten                                                    |

|                                                     |                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                     | aus Nord-Schweden und Nord-Finnland                                                                   |
| (5) Finnischer Meerbusen<br>(Südfinnland / Estland) | geprägt durch die Liniendienste mit Helsinki, Hanko und<br>Turku und dem Transitverkehr nach Russland |
| (6) Finnischer Meerbusen<br>(Russland)              | geprägt durch den Liniendienst nach St. Petersburg                                                    |

Tab. 1 – Einteilung Fahrtgebiete



Abb. 3 - Fahrtgebietseinteilung Lübecks

Als relevante und zu bewertende Einflüsse sind folgende Randbedingungen zu nennen:

- Unabhängig von den derzeit politischen Verhältnissen und deren Auswirkungen auf die europäischen Handelsbeziehungen mit Russland ist hier ein deutliches Wachstum in der Zukunft zu erwarten. Entscheidenden Einfluss haben die wirtschaftliche Entwicklung der Märkte Schwedens und Finnland auf den Hafengüterumschlag in Lübeck. Sie stellen quasi die Grundauslastung dar.
- Die Wettbewerbssituation mit festen Querungen z. B. mit der Öresund-/Große Beltquerung sowie küstenparallele Landverkehre z. B. ins Baltikum bewirken einen Druck zu niedrigen Transportkosten. Da hier nicht mit einer Entspannung in der Zukunft zu rechnen ist, sondern durch steigende Treibstoffkosten und weitere zu erwartende feste Querungen (FFBQ) z. B. weiter Druck auf die Hafenliegezeiten bzw. die Dauer von Revierfahrten entsteht.
- Die Entwicklung und Randbedingungen in den Gegenhäfen.
- RoRo-/RoPax-Fähren können im Abgleich mit Containerschiffen wesentlich schneller be- und entladen werden.

Im Prinzip zwingt die Wettbewerbssituation mit festen Querungen und küstenparallelen Landverkehren in allen Fahrtgebieten in besonderem Maße zu niedrigen Transportkosten. Das ist vor dem Hintergrund verstärkter Umweltauflagen (Nord- und Ostsee seit 2015 als Sulphur Emission Control Area (SECA) festgelegt) und des Einsatzes teurer höherwertiger Treibstoffe schwierig und in der Endkonsequenz nur über eine Reduzierung des spezifischen Verbrauches möglich. Das bedeutet den Einsatz größerer Schiffe und/oder eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Das prognostizierte Mengenwachstum wird zumindest in einigen Fahrtgebieten nicht ausreichen, um bei gleichen

Bedienungsfrequenzen wie heute durch den Einsatz größerer Schiffe wettbewerbsfähig zu bleiben, so dass partielle Geschwindigkeits- bzw. Frequenzreduzierungen notwendig werden könnten. Als Möglichkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung bei gleichen Rundreisezeiten muss auch weiterhin die Verkürzung der Hafenliege- und Revierfahrtzeiten (Hafenzeiten) angesehen werden. Besonders wirksam sind verringerte Hafenzeiten im Kurzstreckenverkehr.

Höherer Druck hinsichtlich der Schiffsgrößen entsteht eher auf den längeren Strecken, da die Treibstoffkosten deutlich stärker zu Buche schlagen. Der limitierende Faktor bei der Schiffsgrößenentwicklung sind eindeutig die zu erwartenden Ladungsmengen in den einzelnen Fahrtgebieten. Eine spezifische Mindestschiffsauslastung muss aus betriebswirtschaftlichen Gründen gewährleistet werden wie auch gleichbleibende oder verkürzte Schiffsliègezeiten.

Aus logistischer Sicht erscheint eine partielle Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit durchaus möglich, wenn sich die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit die Planbarkeit der Transporte weiter verbessert. Geschwindigkeitsreduzierungen sind aber im Ostseeverkehr Grenzen gesetzt. Feste Fahrpläne mit konstanten Abfahrts- und Ankunftszeiten erfordern eine ganzzahlige Rundreisedauer. In Verbindung mit den Hafenliegezeiten ergibt sich dann automatisch die notwendige Geschwindigkeit. Bei geringen Transportentfernungen mit kurzen Rundreisezeiten, einer größeren Anzahl von Abfahrten pro Tag und beim Einsatz mehrerer Schiffe kann die Geschwindigkeit noch relativ frei gewählt werden. Mit zunehmender Entfernung und weniger Abfahrten schränkt sich diese Möglichkeit zunehmend ein.

Um dennoch nicht die Zahl der einzusetzenden Schiffe überproportional anwachsen zu lassen, was wirtschaftlich noch ungünstiger ist, könnten folgende Entwicklungen eintreten:

- Die mittlere Schiffsgröße wird stärker als in den beiden zurückliegenden Dekaden zunehmen.
- Die durchschnittliche Auslastung der Schiffe wird sich erhöhen. Das kann bei den mittleren und langen Relationen dazu führen, dass die heute dominierenden Punkt-Punkt-Verkehre z. T. aufgegeben und durch den Anlauf zusätzlicher Häfen auf einer Rundreise ergänzt werden (z. B. Dreiecksverkehre aber auch Aufgabe von Linien).
- Auslastungserhöhungen können auch dadurch erreicht werden, indem Ladungen kombiniert werden, die heute noch mit unterschiedlichen Schiffstypen gefahren werden. Insbesondere Massengut, das zunehmend im Osteuropaverkehr südgehend transportiert wird (z. B. Metalle), eignet sich für derartige Kombinationen. Im Gegensatz zu Forstprodukten (Holz, Zellulose u.ä.) führt dabei aber die höhere Dichte der Ladung schnell zu größeren Tiefgängen.
- Die Hafenliegezeiten werden weiter verkürzt, indem unproduktive Zeiten vermieden und die Umschlageigenschaften der Schiffe insbesondere durch zusätzliche Ladelinien weiter verbessert werden. Auf diese Weise könnte es gelingen, die heutigen Bedienungsfrequenzen aufrecht zu erhalten bzw. auf einigen Relationen zu erhöhen.

Wachsende Schiffsgrößen, höhere Durchschnittsauslastungen und Verkürzungen der Hafenliegezeiten erfordern eine Erhöhung des Durchsatzes beim Umschlag, wenn die Hafenliegezeiten gleich bleiben bzw. noch weiter verkürzt werden sollen. Der Einsatz von zusätzlichen Umschlaggeräten (Containerkrane, Umfuhrgeräte, herkömmliche Stückgutkrane usw.) erhöht die Kosten und erfordert zudem zusätzliches Personal.

Durch die bis 2030 sicher fertig gestellte feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) sind erhebliche Veränderungen in den beiden Fahrtgebieten nach Südschweden und ins Kattegat zu erwarten. Während bei begleiteten Verkehren, wegen der Möglichkeit der Nutzung der Überfahrtzeit zur Abgeltung von Ruhezeiten, keine größeren Anteile verloren gehen dürften, gerät der unbegleitete Verkehr stärker unter Druck, da eine deutliche Verbesserung des Angebotes des Kombinierten Verkehrs durch zusätzliche Direktverbindungen und eine Ausweitung der Kapazität sehr wahrscheinlich sind. Die Nutzung des Tunnels dürfte

insbesondere beim Kombinierten Verkehr zu Zeit- und Kostenvorteilen gegenüber dem bisherigen gebrochenen Transport mit dem Schiff führen.

Die Entwicklung der maximalen Schiffssparameter wurden aus extrapolierten Trendfunktionen der bislang gebauten und vornehmlich im Nordsee/Ostsee-Einsatz befindlichen Schiffe der letzten 2 Jahrzehnte und unter Berücksichtigung und gutachterlichen Bewertung der relevanten Randbedingungen pro Fahrtgebiet in Form von Korrekturfaktoren bestimmt.

| Parameter                            | Schiffsklasse<br>Dim. | RoRo  | RoPax | ConRo | Container-Feeder | Kreuzfahrt | Küstenmotor |
|--------------------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|------------------|------------|-------------|
| <b>Aufstelllänge</b>                 | <b>[lm]</b>           | 4.500 | 4.500 | 3.500 | -                | -          | -           |
| <b>Passagierzahl</b>                 | <b>[Pers.]</b>        | -     | 1.000 | -     | -                | 2.100      | -           |
| <b>Schiffslänge (L<sub>OA</sub>)</b> | <b>[m]</b>            | 230   | 250   | 240   | 170              | 300        | 140         |
| <b>Schiffsbreite</b>                 | <b>[m]</b>            | 32    | 32,5  | 32    | 29               | 32,5       | 21,5        |
| <b>Konstruktionstiefgang</b>         | <b>[m]</b>            | 8,0   | 7,5   | 9,0   | 8,7              | 7,5        | 7,7         |
| <b>Containerkapazität</b>            | <b>[TEU]</b>          | -     | -     | 800   | 1.600            | -          | -           |

Tab. 2 - Prognose zur max. Entwicklung der Schiffstypen für den Hafen Lübeck

Der Wendekreis am Vorwerker Hafen hat einen Durchmesser von 245 m, so dass mit Sondergenehmigung max. Schiffslängen bis 225 m mit dreifacher Schlepperunterstützung im Vorwerker Hafen festmachen können. Der maximale Tiefgang der Schiffe darf auf der Bundeswasserstraße Trave 8,7m nicht überschreiten.

Zu den Schiffstypenentwicklungen wurden auch die Ideallayouts eines entsprechenden Hafenterminals (z.B. erforderliche Kailänge und Umschlagsfläche) bestimmt.

#### Fazit:

1. Nicht nur anhand der max. prognostizierten Schiffstypenentwicklung für die Länge und die Breite könnte Druck auf die vorhandene Hafeninfrastruktur – insbesondere auf die stadtnahen Häfen - und auf die Bundeswasserstraße Trave inkl. der Einschiffbarkeit der „Travemünder Enge“ entstehen, sondern auch aufgrund der max. prognostizierten Tiefgänge von bis zu 9,0 m mindestens bei ConRo-Schiffen auf den Standort in Lübeck-Siems.
2. Bei den max. Abmessungen im Abgleich mit dem Bestand ist festzuhalten, dass für die Schiffstypen ab 240 m Länge derzeit keine leistungsfähigen Anlegerkapazitäten vorhanden sind.
3. Es sind die Chancen zu nutzen (z. B. Transportbündelungspotenziale durch die FFBQ, Potenziale bzgl. des Elbe-Lübeck-Kanals oder der deutliche Ausbau des Bahnanteils am Modal Split).
4. Straßenseitige Zu- und Abfahrtsbereiche müssen für den EuroCombi (25,25 m lange Lastzugkombinationen) gebrauchstauglich sein.
5. Ganzzuglängen von 750 m müssen in den relevanten Hafenterminals bahnbetrieblich abbildbar sein.
6. Die Entwicklung des Containerumschlags im Lübecker Hafen muss signifikant eingeschätzt werden, um entsprechend ausreichende Hafeninfrastruktur bereitstellen zu können.

7. Im Hafenentwicklungsplan (Block 4) müssen Antworten auf die hiermit aufgeworfenen Fragen gefunden und die definierten Randbedingungen als Planungsgrundlage verwandt werden.

### Zusammenfassung der Ergebnisse zum Gutachten 2

#### „Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“

Der Lübecker Hafen setzt sich aus Umschlaganlagen an 17 Standorten mit insgesamt 20 Einzelterminals zusammen. Umgeschlagen werden Stück-, Schütt- und Flüssiggüter. Für den Umschlag werden unterschiedliche Umschlagtechnologien genutzt. Die größte Technologievielfalt zeigt sich beim Umschlag von Stückgütern. Sie werden horizontal oder vertikal umgeschlagen. Für den horizontalen Umschlag (RoRo-Umschlag) werden die Stückgüter in oder auf geeigneten Ladungsträgern zusammengefasst. Diese Ladungsträger sind selbstrollend oder werden auf rollende Umfuhreinheiten gesetzt. Der Umschlag erfolgt mit mobilen Zugmaschinen, die die Ladung zwischen der Umschlagfläche und dem Schiff bewegen. Die Umschlagfläche wird entsprechend den Anforderungen der Ladung oder der Ladeeinheiten gestaltet. Gestaltungskriterien sind die Witterungsempfindlichkeit und die Verweildauer der Ladung / Ladeeinheiten auf den Umschlagflächen. Im Lübecker Hafen unterscheiden sich Terminals für den RoRo-Umschlag in Terminals für durchgehende RoRo-Güter und Terminals für nicht durchgehende RoRo-Güter. Die Terminals für durchgehende RoRo-Güter sind durch Freilagerflächen und die für nichtdurchgehende RoRo-Güter durch gedeckte Lagerflächen gekennzeichnet. In beiden Terminaltypen kann auch die andere Umschlagtechnologie zur Anwendung kommen, allerdings jeweils nur in deutlich untergeordnetem Umfang, weil sich die Gestaltung der Umschlagflächen weitestgehend widerspricht.

Stückgüter in Containern werden im Lübecker Hafen traditionell im Rahmen der RoRo-Verkehre umgeschlagen. Seit Mitte des letzten Jahrzehnts wurden mit dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) und Teilen des Seelandkais zusätzlich zwei Anlagen für den vertikalen LoLo-Containerumschlag eingerichtet. Das CTL agiert seit 2014 nach einer umfassenden Umstrukturierung mit Mobilkränen in einem neuen Marktsegment (Container-Feeder) und der Seelandkai verfolgt mit Containerbrücken an einem RoRo-Liegeplatz das ConRo-Konzept. Die Ausrichtung beider Terminals zielt auf Warenströme containerisierter Stück- und ggf. Flüssiggüter zwischen Kontinental- und Nordosteuropa ab. Konventioneller Stückgutumschlag findet in zwei verschiedenen Formen an drei Standorten im Lübecker Hafen statt (Stahlbleche und Maschinenbauteile bei LMG sowie Rohholz am Roddenkoppelkai und am Konstinkai).

Die in den Lübecker Häfen umgeschlagenen Schüttgüter lassen sich in zwei Gruppen (witterungsunabhängige Schüttgüter wie Baustoffe, Zuschlagstoffe, Schrott und Abfallprodukte sowie witterungsabhängige Schüttgüter wie Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel und andere chemische Produkte) einteilen, die unterschiedliche Terminalfazilitäten erfordern. Für den Umschlag von Flüssiggütern steht eine Anlage zur Verfügung (Lagerhaus Lübeck). In ihr werden flüssige Düngemittel gelagert.

Die Skizzierung der Umschlagterminals mit den Umschlag- und Lagertechnologien zeigt den hohen Spezialisierungsgrad der einzelnen Teile des Lübecker Hafens. Die Ausrichtung der Terminals und die Ladungsstruktur der im Lübecker Hafen umgeschlagenen Güter sind aufeinander abgestimmt. Daher sind den Gesamthafen betreffende Kapazitätsaussagen immer im Bezug zu den Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien und z.T. auch zu den Terminals zu sehen. Tabelle 4 zeigt rechnerische Kapazitätsreserven gegenüber den Umschlagmengen zum Erfassungszeitpunkt von 5 Mio. t pro Jahr für die bestehenden Terminals und 11 Mio. t pro Jahr unter Einbeziehung der bereits ausgewiesenen Erweiterungsflächen.

| Hafen bzw. Terminal | Umschlag 2013 (netto) [Mio. t] | Umschlags-technologie  | Umschlags-fläche [ha] | Auslastung der Kapazität [%] | Kapazität des Flächenbestands [Mio. t] | Erweiterungs-flächen [ha] | Kapazität des Flächenpotenzials [Mio. t] |
|---------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|
| Skandinavienkai     | 9,88                           | RoRo durchgehend       | 39,4                  | 80                           | 12,4                                   | 15,8                      | 17,3                                     |
| Schlutupkai II      | 1,28                           | RoRo nicht durchgehend | 17,2                  | 95                           | 1,3                                    | 1,7                       | 1,5                                      |
| Seelandkai          | 1,35                           | RoRo durchgehend       | 8,9                   | 75                           | 1,8                                    | 1,1                       | 2,0                                      |
| Vorwerker Hafen     | 1,98                           | RoRo nicht durchgehend | 34,7                  | 77                           | 2,6                                    | 0,0                       | 2,6                                      |
| Konstinkai          | 0,37                           | Stückgut LoLo          | 2,7                   | 148                          | 0,3                                    | 0,0                       | 0,3                                      |
|                     | 0,00                           | Schüttgut Freilager    | 0,2                   | 0                            | 0,1                                    | 0,0                       | 0,1                                      |
| Lehmannkai III      | 0,35                           | Schüttgut Freilager    | 2,0                   | 90                           | 0,4                                    | 2,6                       | 0,8                                      |
| Lehmannkai II       | 0,37                           | RoRo nicht durchgehend | 6,6                   | 67                           | 0,6                                    | 1,1                       | 0,7                                      |
|                     | 0,37                           | RoRo durchgehend       | 6,6                   | 67                           | 0,6                                    | 1,1                       | 0,7                                      |
| Lehmannkai I        | 0,04                           | Schüttgut Freilager    | 0,0                   | 60                           | 0,1                                    | 0,0                       | 0,1                                      |
|                     | 0,25                           | RoRo nicht durchgehend | 2,6                   | 100                          | 0,3                                    | 0,0                       | 0,3                                      |
| CTL                 | 0,00                           | Container LoLo         | 3,8                   | 0                            | 0,6                                    | 1,5                       | 0,7                                      |
| Rest (8 Terminals)  | 0,71                           | Schüttgut gedeckt      | 8,3                   | -                            | 1,3                                    | 0,4                       | 1,3                                      |
|                     | 0,07                           | Flüssiggut             | 0,8                   | -                            | 0,1                                    | 0,0                       | 0,1                                      |
|                     | 0,11                           | Stückgut LoLo          | 2,1                   | -                            | 0,1                                    | 0,0                       | 0,1                                      |
|                     | <b>17,13</b>                   |                        | <b>135,9</b>          |                              | <b>22,4</b>                            | <b>25,2</b>               | <b>28,5</b>                              |

Tab. 4 - Übersicht Kapazitäten/Potenziale

Diese Kapazitätsreserven relativieren sich aber auf Grund der individuellen Anforderungen der verschiedenen Gütergruppen und des hohen Qualitätsanspruchs der Lübecker Häfen an ihre Umschlag- und Lagerleistungen. Es zeigt sich, dass die Kapazitätsreserven im Flächenbestand zu:

- 80 % in den Stückgutterminals für die RoRo-Verkehre (60 % davon für den durchgehenden RoRo-Verkehr und 20 % für den nichtdurchgehenden RoRo-Verkehr),
- 10 % im Terminal für LoLo-Containerumschlag und weitere,
- 10 % in den Terminals für witterungsempfindliche Schüttgüter

liegen. Für Flüssiggüter, konventionelle Stückgüter und witterungsunempfindliche Schüttgüter stehen keine oder nur geringe Kapazitätsreserven zur Verfügung.

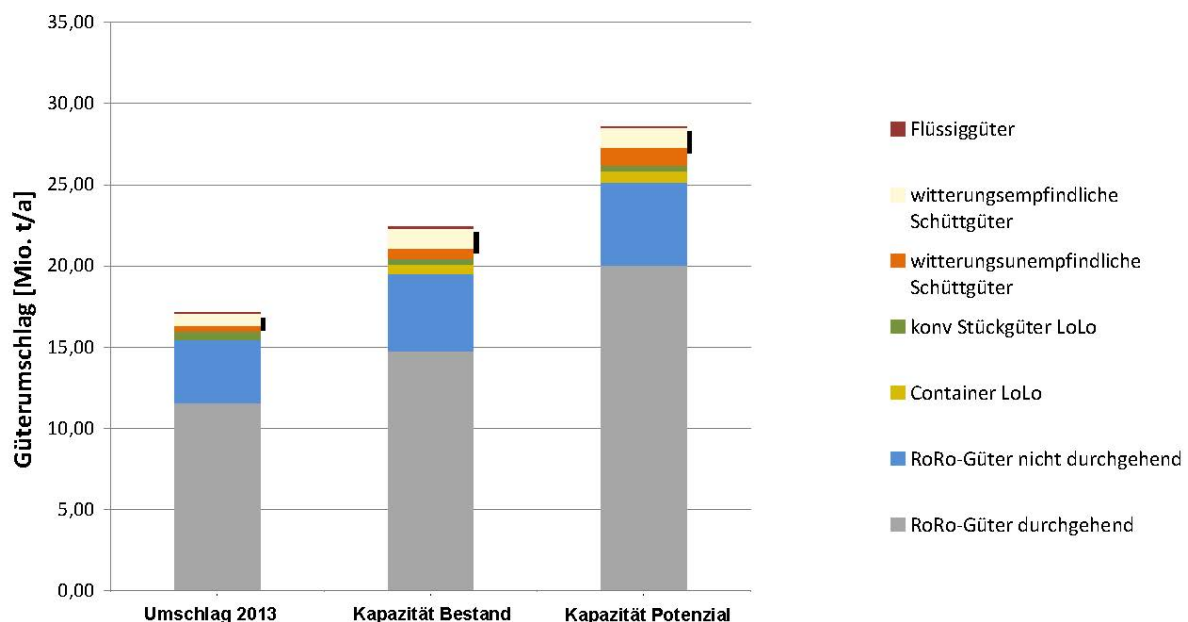


Abb. 4 - Tabelle Kapazitätsreserven Umschlag- und Lagerungstechnologien

Bei der Ermittlung der Flächenproduktivität wurden die reinen Umschlagflächen und nicht die Gesamthafenflächen zur Bewertung herangezogen. Die Beurteilung der Kapazitätsreserven erfolgte anhand der aktuellen Nutzung. Unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Erweiterungsflächen scheint die in der aktuellen Seeverkehrsprognose für den Lübecker

Hafen ermittelte Transportmenge von 28 Mio. t (netto) im Jahr 2030 auf den vorhandenen Terminals mengenmäßig darstellbar. Offen bleibt aber die Passfähigkeit der vorhandenen Terminals und ihrer ausgewiesenen Erweiterungsflächen nach möglichen Veränderungen in der Ladungsstruktur (wie z. B. eine positive Entwicklung des Containerumschlags), der technischen Rahmenbedingungen des See- und Landverkehrs (wie die Auswirkungen der prognostizierten Schiffsgößen oder die logistischen Zwangspunkte zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens z. B. geplante Umnutzung von bestehenden Hafenterminals wie den Vorwerker Hafen mit Verlagerung der derzeit vorhandenen Umschlagsverkehre zu anderen Hafenterminals) sowie der Umschlag- und Lagertechnologien in den Terminals. Die Beantwortung dieser Fragen wird wesentlicher Bestandteil der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes im Block 4 sein.

#### Fazit:

1. Wir kennen jetzt den Status quo - Ladungsverteilung und die Ladungsträgerstruktur - innerhalb der Lübecker Häfen für die Bezugsjahre 2010/2013.
2. Wir kennen die Kapazitätsreserven und bereits die vorbereiteten Potenziale der einzelnen Standorte für die unterschiedlichen Umschlag- und Lagerungstechnologien.
3. Wir kennen noch nicht die möglichen Verschiebungen und Veränderungen von derzeit untergeordneten Ladungsträgern wie z. B. den Container (Ergebnisse hierzu liefern Gutachten 5 und 6). Sollte es hier zu deutlichen Anteilsverschiebungen kommen, wird sich die aktuelle Kapazitätsbetrachtung bzgl. der Potenziale und Reserven verändern.
4. Wir wissen die Kennziffern zu den einzelnen Verkehren und können dann mit Hilfe der prognostizierten neuen Gütergruppenzusammensetzung aus Gutachten 3 den zukünftigen Flächen und Anlegerbedarf in Abhängigkeit zur Schiffsgößenentwicklung später im Block 4 herleiten und berechnen.

Nächste Schritte im Rahmen der Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans sind:

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der Grundlagengutachten 4 bis 7.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagsprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030).
- Beginn der HEP-Bearbeitung mit dem Block 4 ab 4. Quartal 2015.

#### **Anlagen :**

Anlage 1: Kurzfassung des Gutachten 1

„Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“

Anlage 2: Kurzfassung des Gutachten 2

„Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“

Senator F. - P. Boden



" Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen"

**>> Grundlagengutachten 1 <<**



**Kurzfassung vom 28. April 2015**

**Auftraggeber:**

**LPA** | Lübeck Port Authority

Hansestadt Lübeck  
Der Bürgermeister  
Lübeck Port Authority  
Ziegelstrasse 2  
23539 Lübeck

---

## Kontaktdaten BMC GmbH

Baltic Marine Consult GmbH  
Planungs- und Ingenieurbüro Prof. Dr. Lüscher & Partner  
Prof. Jürgen Lüscher (Projektleitung)  
Friedrich-Barnewitz-Straße 3  
18119 Rostock  
Telefon: 0172 / 32 366 24  
[luesch@bmc-info.de](mailto:luesch@bmc-info.de), [mail@bmc-info.de](mailto:mail@bmc-info.de)  
[www.bmc-info.de](http://www.bmc-info.de)

Baltic Marine Consult GmbH  
Planungs- und Ingenieurbüro Prof. Dr. Lüscher & Partner  
Birger Latki (Projektleitung)  
Friedrich-Barnewitz-Straße 3  
18119 Rostock  
Telefon: 0381 / 51 91 129  
Mobil: 0152 / 0162 4558  
[latki@bmc-info.de](mailto:latki@bmc-info.de), [mail@bmc-info.de](mailto:mail@bmc-info.de)  
[www.bmc-info.de](http://www.bmc-info.de)

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                   | <b>Seite</b> |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|
| 0. Kurzfassung.....                                               | 3            |
| 0.1. Anlass und Ziel.....                                         | 3            |
| 0.2. Methodik.....                                                | 3            |
| 0.3. Logistische Entwicklung .....                                | 4            |
| 0.4. Schiffs- und umschlagtechnische Entwicklung .....            | 7            |
| 0.5. Entwicklung der Terminalgestaltung .....                     | 8            |
| 0.6. Gestaltung der land- und seeseitigen Verkehrsanbindung ..... | 11           |

## Tabellenverzeichnis

|                                                                                                                 | <b>Seite</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Tabelle 1: Einfluss und Trends der logistischen Anforderungen in den definierten Fahrtgebieten .....            | 6            |
| Tabelle 2: Ausgewählte Parameter für die Hafenentwicklung wichtiger Schiffstypen (Bemessungsschiffe 2030) ..... | 8            |
| Tabelle 3: Ausgewählte Parameter für die Dimensionierung des RoRo-Terminals .....                               | 10           |
| Tabelle 4: Zulässige Schiffsparameter für einzelne Traveabschnitte .....                                        | 11           |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                    | <b>Seite</b> |
|----------------------------------------------------|--------------|
| Abbildung 1: Groblayout eines RoRo-Terminals ..... | 9            |

## 0. Kurzfassung

### 0.1. Anlass und Ziel

Eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines Hafenentwicklungsplans für die Lübecker Häfen ist die Einschätzung der im Planungszeitraum bis 2030 zu erwartenden Veränderungen bei den Schiffsparemtern der relevanten Schiffstypen. Einerseits bestehen zwischen den Schiffsparemtern und dem Transportvolumen enge Zusammenhänge. Andererseits beeinflussen aber auch die logistischen Rahmenbedingungen in starkem Maße, welche Schiffstypen und Schiffsgrößen in welchem Fahrtgebiet wirtschaftlich eingesetzt werden können.

Deshalb wurde der Untersuchung der schiffs- und umschlagtechnischen Entwicklung eine Betrachtung der wesentlichen logistischen Trends im Verkehrsraum Ostsee vorangestellt. Auf Grund der vorhandenen und prognostizierten Leistungsprofile der wichtigsten Lübecker Hafenbereiche konnte dabei eine Beschränkung auf die ostseeinternen Stückguttransporte sowohl bezüglich der Logistik als auch der Schiffe erfolgen. Bei den Schiffen stehen RoRo- und RoPax-Schiffe im Vordergrund.

Mit wachsenden Schiffsparemtern verändert sich partiell auch die Grundgeometrie der Hafenterminals. Deshalb bestand ein weiteres Ziel in der Einschätzung ihrer wichtigsten Parameter. Schwerpunkte sind dabei der Flächenbedarf, die Kailänge und die Wassertiefe. Für die einzelnen Terminaltypen wurden entsprechende Ideallayouts erarbeitet, die später Ausgangspunkt für Reallayouts sind.

Ferner wurde die theoretische Durchlassfähigkeit der einzelnen Terminaltypen grob berechnet. Die Durchlassfähigkeit dient als Grundlage für die abschließende Überprüfung der Verkehrsanbindungen.

### 0.2. Methodik

Methodisch erfolgte die Einschätzung der zu erwartenden Veränderungen der logistischen Rahmenbedingungen für den Stückguttransport auf analytischem Wege. Da zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten deutliche Unterschiede bestehen, war die Gliederung des Ostseeraumes bezogen auf die auf Lübeck gerichteten Verkehre notwendig.

Die Beurteilung der Entwicklung der ausgewählten Parameter der für Lübeck relevanten Schiffstypen basiert methodisch zunächst auf einer Extrapolation der Daten von in den zurückliegenden ca. 35 Jahren gebauten Schiffen. Die dabei entstandenen Trendfunktionen wurden anschließend für die einzelnen Fahrtgebiete modifiziert. In die Modifikation flossen in erster Linie die prognostizierten Gütermengen sowie die differenzierten logistischen Rahmenbedingungen ein. Im Ergebnis kann unterstellt werden, dass die für 2030 berechneten Daten der Schiffe, bei denen die Relationen nach Lübeck in der Ostsee größenbestimmend sind, ca. 5% unter einer Hüllkurve liegen, die die Parameter aller in der Datenbank vorhandenen Schiffe des jeweiligen Typs abdecken.

Die Geometrie und die wesentlichen technischen Parameter der einzelnen Terminaltypen wurden analytisch bestimmt. Gleiches gilt für die Einschätzung der Verkehrsanbindungen der Lübecker Häfen.

### 0.3. Logistische Entwicklung

Die transportlogistische Entwicklung im Ostseeraum wird in besonderem Maße durch eine sich weiter vertiefende Arbeitsteilung der Mitgliedsländer der EU geprägt. In den zurückliegenden zwei Dekaden erfolgte die Integration der baltischen Staaten in die EU, was mit erheblichen Mengenzuwächsen beim Handel mit hochwertigen Stückgütern verbunden war, während sich der Güteraustausch zwischen Zentraleuropa und den skandinavischen Ländern auf hohem Niveau fortentwickelte. Der russische Außenhandel wird dagegen durch Massengutexporte dominiert. Allerdings werden die Einnahmen in erheblichen Umfang für den Import von Konsumgütern sowie für den Aufbau einer modernen Industrie genutzt. Vielfältige ausländische Investitionen in Handels- und Industrieansiedlungen unterstützen diesen Prozess.

Alle Prognosen für den Zeitraum bis 2030 erwarten, dass sich bei Stückguttransporten die bisherige Entwicklung mit mittleren jährlichen Wachstumsraten um 3% fortsetzt, wobei die Wachstumserwartungen in den einzelnen Fahrtgebieten differenziert ausfallen.

Wesentliche Voraussetzung für einen zuverlässigen und effizienten Warenaustausch ist ein leistungsfähiges Transportsystem. Der weltweite Stückguthandel wird vornehmlich durch das Container-Transportsystem realisiert. Die Anbindung der Ostseeländer erfolgt in erster Linie mit Feederdiensten über die Nordseehäfen. Bis 2030 könnte neben der bestehenden Überseeverbindung nach Gdansk auch St. Petersburg direkt bedient werden.

Innereuropäische Stückguttransporte zeichnen sich vielfach durch hohe Warenwerte und kleine Partiegrößen aus. Sie sind für Haus-Haus-Verkehre vorwiegend mit dem Lkw prädestiniert. Aus diesem Grunde werden die seewärtigen Stückguttransporte vor allem mit Fähr- und RoRo-Schiffen abgewickelt. Für Stückguttransporte zwischen Europa nach Russland werden daneben in größerem Umfang auch Container genutzt. Dadurch ist der Anteil innereuropäischer Container im Ostseeverkehr insgesamt gewachsen, so dass der Einsatz von Feederschiffen für ostseeinterne Verkehre begonnen hat. Lübeck nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein.

Die logistischen Rahmenbedingungen erfordern auch weiterhin auf allen Relationen feste Fahrpläne mit hohen Bedienungsfrequenzen. Neben Zuverlässigkeit und Fahrplantreue sind die Transportkosten wesentlichsten Entscheidungskriterium für die Routenwahl der Transportkunden. Der Wettbewerb im Ostseelängsverkehr mit küstenparallelen Landverkehren nimmt durch den Ausbau der Via Baltica zu. Im Betrachtungszeitraum kommt für den Verkehr mit Südschweden die feste Fehmarnbelt Querung (FBQ) als starker Wettbewerber hinzu. Ferner dürfen im Ostseeverkehr nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelanteil  $\leq 0,1\%$  verwendet

werden. Dadurch steigen die Seetransportkosten im Größenbereich von 10...20%. Begegnet kann dem in erster Linie nur durch den Einsatz größerer Schiffe werden, u.U. sogar auf Kosten geringerer Bedienungsfrequenzen.

Um bei der Hafenplanung die differenzierten logistischen Bedingungen und die unterschiedliche Schiffsgrößenentwicklung in den einzelnen Ostseeregionen besser zu berücksichtigen, wurden die über die Lübecker Häfen laufende Stückgutverkehre in folgende Fahrtgebiete unterteilt:

- Südliche Ostsee (Skane)
- Kattegatt (Göteborg, Anschluss Norwegen)
- Mittlere Ostsee (Kaliningrad, Lettland, Litauen, Mittelschweden)
- Bottnischer Meerbusen (Nordfinnland, Nordschweden)
- Finnischer Meerbusen (Südfinnland/Estland)
- Finnischer Meerbusen (Russland).

Die zwischen den einzelnen Fahrtgebieten bestehenden Unterschiede und die zu erwartenden Entwicklungen wurden bezüglich des Ladungsaufkommen, der Paarigkeit der Güterströme, der Partiegrößen sowie der Ladungsstruktur (Anteil begleiteter und unbegleiteter Einheiten, Anteil kombinierter Verkehr, Anteil Massenstückgüter) analysiert. Insbesondere die tendenziell sinkenden mittleren Partiegrößen verbunden mit wachsenden Anteilen von „Just in time“ - Lieferungen werden den Hafendurchlauf beschleunigen.

Die wichtigsten Ergebnisse der Analyse der bis 2030 zu erwartenden logistischen Veränderungen sind aus Tabelle 1 ersichtlich. Der stärkste Wandel wird u.E. im Stückgutverkehr mit Russland vor sich gehen, indem die Transportlogistik das wachsende Ladungsaufkommen nutzt, um sich schrittweise an den europäischen Standard anzupassen.

**Tabelle 1: Einfluss und Trends der logistischen Anforderungen in den definierten Fahrtgebieten**

| Einflussgrößen und Entwicklungstendenzen | Fahrtgebiete                |                                   |                          |                               |                               | Bemerkungen              |
|------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
|                                          | stüdliche Ostsee            | Kattgat                           | mittlere Ostsee          | Bottinischer Meerbusen        | Südfinnland, Estland          | Russland                 |
| Ladungsaufkommen                         | groß, geringes Wachstum     | gering, schwaches Wachstum        | mittel, höheres Wachstum | gering, geringes Wachstum     | groß, geringes Wachstum       | mittel, höheres Wachstum |
| Partiegröße                              | klein, gleichbleibend       | mittel, gleichbleibend            | mittel, rückläufig       | hoch, leicht rückläufig       | mittel, leicht rückläufig     | klein, leicht zunehmend  |
| Paarigkeit der Güterströme               | ausgeprägt, gleichbleibend  | ausgeprägt, gleichbleibend        | gering, wachsend         | geringer, gleichbleibend      | ausgeprägt, gleichbleibend    | gering, wachsend         |
| Transportzeit                            | wichtig, gleichbleibend     | gering, gleichbleibend            | gering, gleichbleibend   | gering, gleichbleibend        | wichtig, gleichbleibend       | gering, leicht zunehmend |
| Bedienungshäufigkeit                     | hoch, gleichbleibend        | gering, gleichbleibend            | mittel, gleichbleibend   | gering, gleichbleibend        | hoch, gleichbleibend          | gering, zunehmend        |
| Wettbewerb mit Landverkehren             | hoch, zunehmend             | hoch, zunehmend                   | hoch, leicht abnehmend   | gering, gleichbleibend        | gering, gleichbleibend        | gering, leicht abnehmend |
| Anteil begleiteter Verkehr               | hoch, gleichbleibend        | gering, gleichbleibend            | mittel, gleichbleibend   | sehr gering, gleichbleibend   | gering, gleichbleibend        | gering, leicht zunehmend |
| Anteil kombinierter Verkehr              | hoch, gefährdet             | mittel, gefährdet                 | gering, zunehmend        | gering, gleichbleibend        | gering, gleichbleibend        | zunehmend                |
| Port-Port-Verkehr                        | sehr gering, gleichbleibend | gering, gleichbleibend            | gering, gleichbleibend   | hoch, gleichbleibend          | mittel, gleichbleibend        | gering, gleichbleibend   |
| Distributionslager in Gegenhäfen         | mehrere, gleichbleibend     | mehrere, gleichbleibend           | noch wenige, zunehmend   | wenige, gleichbleibend        | mehrere, gleichbleibend       | mehrere, zunehmend       |
| Distributionslager in Lübeck             | wenige, gleichbleibend      | wenige, gleichbleibend            | wenige, zunehmend        | mehrere, gleichbleibend       | mehrere, gleichbleibend       | wenige, zunehmend        |
| Volumen Passage                          | hoch, leicht rückläufig     | hoch, läuft über Kiel, rückläufig | mittel, zunehmend        | kaum Aufkommen                | mittel, gleichbleibend        | gering, zunehmend        |
| Anteil innereuropäischer Container       | sehr gering, gleichbleibend | sehr gering, gleichbleibend       | gering, leicht zunehmend | etwas höher, leicht zunehmend | etwas höher, leicht zunehmend | gering, zunehmend        |
| Transportkosten                          |                             |                                   |                          |                               |                               |                          |

 stärkere Veränderungen erwartet

#### 0.4. Schiffs- und umschlagtechnische Entwicklung

Für die Hafenplanung in Lübeck ist vor allem die Größenentwicklung von RoRo- und RoPax-Schiffen von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich wurden auch die Größentrends bei den übrigen Stückgutschiffen (Container-Feederschiffe, ConRo-, System- und Küstenmotorschiffe) untersucht. Im Ergebnis wird für den Zeitraum bis 2030 eine überproportionale Größenzunahme bei Neubauschiffen in allen Fahrtgebieten erwartet.

Die Trendfunktionen weisen für alle Schiffstypen differenzierte aber durchweg wachsende Hauptdaten auf. Ursächlich dafür sind in erster Linie das tendenziell weiter steigende Ladungsaufkommen und der Kostendruck, der durch küstenparallele Landverkehre und feste Querungen verursacht wird. Hinzu kommt die seit 2015 in der Ostsee notwendige Reduzierung des Schwefelausstoßes (SECA-Gebiet). Die Verwendung schwefelarmer bzw. alternativer Treibstoffe und/oder der Einbau von Abscheideanlagen für Schwefeloxysulfid führen zu höheren Schiffsbetriebskosten, die in der Endkonsequenz am ehesten durch den Einsatz größerer und möglichst etwas langsamer fahrender Schiffe kompensiert werden kann. Die Bedingungen dafür sind allerdings in den für Lübeck relevanten Fahrtgebieten unterschiedlich.

Deshalb wurden die Ergebnisse der Trendrechnung anschließend für die einzelnen Fahrtgebiete modifiziert. Berücksichtigt werden musste dabei insbesondere die Notwendigkeit ganzzahliger Rundreisezeiten. Dadurch wird die Möglichkeit Treibstoffeinsparungen durch das Fahren mit geringeren Geschwindigkeiten zu erzielen, naturgemäß eingeschränkt, was einerseits das Größenwachstum verstärken dürfte und andererseits den Druck auf eine Verkürzung der Hafenliegezeiten erhöht.

Höhere Umschlagleistungen als wesentliche Voraussetzung für kürzere Hafenliegezeiten sind bei RoRo- und RoPax-Schiffen in erster Linie durch die Be- und Entladung über zusätzliche Lade-/Löschspuren zu erreichen. Aus diesem Grund erwarten wir, dass die Be- und Entladung über zwei Decksebenen zunehmend zum Standard bei allen größeren, horizontal umschlagenden Schiffen wird. Hafenseitig sind dazu die entsprechenden Anschlusskonstruktionen in Form von beweglichen Doppelrampen notwendig.

Die Ergebnisse der Trendrechnung für die Hauptparameter der untersuchten Schiffstypen und der fahrtgebietsabhängigen Modifikation wurden tabellarisch zusammengefasst. Sie sollen als Bemessungsschiffe für die weitere Hafenplanung genutzt werden. Einige Ergebnisse für Container-Feeder- RoRo- und RoPax-Schiffe und die Fahrtgebiete Südfinnland/Estland und Russland sind beispielhaft aus Tabelle 2 ersichtlich.

**Tabelle 2: Ausgewählte Parameter für die Hafenentwicklung wichtiger Schiffstypen (Bemessungsschiffe 2030)**

| Parameter                       | Dim.  | Schiffstyp             |                        |                      |
|---------------------------------|-------|------------------------|------------------------|----------------------|
|                                 |       | Container-Feederschiff | RoRo-Schiff            | RoPax-Schiff         |
| Fahrtgebiet                     | -     | Finnischer Meerbusen   | Bottnischer Meerbusen, | Finnischer Meerbusen |
| Containerkapazität              | [TEU] | 1.600                  | -                      | -                    |
| Aufstelllänge                   | [m]   | -                      | 4.500                  | 4.500                |
| Schiffslänge (L <sub>OA</sub> ) | [m]   | 170                    | 230                    | 250                  |
| Schiffsbreite (B)               | [m]   | 29                     | 32                     | 32,5                 |
| Konstruktions-tiefgang (T)      | [m]   | 8,7                    | 8,0                    | 7,5                  |
| Geschwindigkeit (v)             | [kn]  | 19,5                   | 20...23                | 22                   |
| Tragfähigkeit (tdw)             | [t]   | 17.000                 | -                      | -                    |
| Passagierzahl                   | [PAX} | -                      | -                      | 1.000                |

Die Fahrtgebiete Südfinnland/Estland und Russland sind insofern von besonderer Bedeutung, da hier sowohl bezüglich der logistischen Rahmenbedingungen als auch der Schiffsgrößenentwicklung größere Veränderungen zu erwarten sind, zumal diese Relationen von den höheren Treibstoffkosten stärker als die Linien in der südlichen Ostsee betroffen sind. Ursächlich dafür sind u.a. auch die vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten, die für das Erreichen sinnvoller ganzzahliger Rundreisezeiten notwendig sind.

Die so ermittelten Schiffsparameter, die u.E. bei der weiteren Hafenentwicklungsplanung berücksichtigt werden sollten, erfassen etwa 95% aller Neubauten der einzelnen Schiffstypen bis 2030.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Zufahrtsbedingungen in den wichtigsten Gegenhäfen der einzelnen Fahrtgebiete sowie in den Wettbewerbshäfen untersucht. Die Daten wurden bei der Modifikation der Parameter der Bemessungsschiffe berücksichtigt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass gegenwärtig von den infrastrukturellen Bedingungen weder in den Gegen- noch in den Wettbewerbshäfen größere Restriktionen für die Schiffsgrößenentwicklung ausgehen.

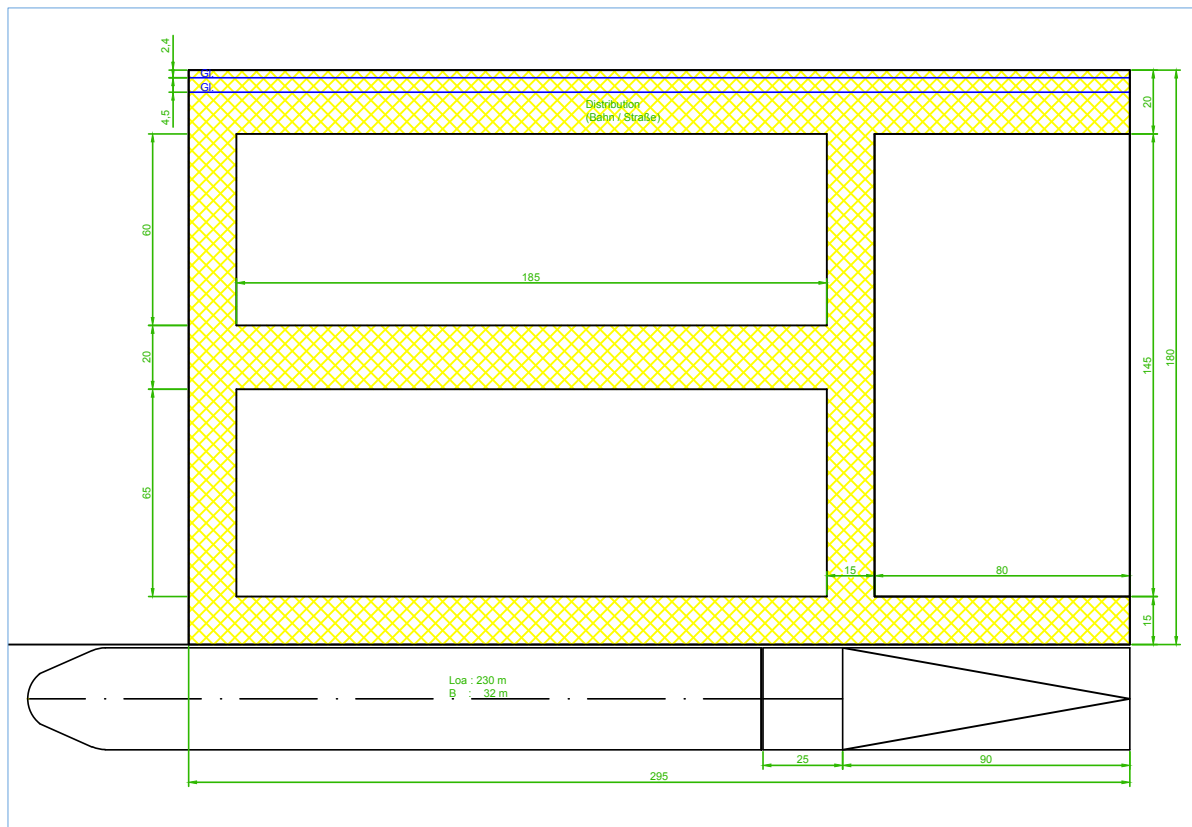
## 0.5. Entwicklung der Terminalgestaltung

Auf die Geometrie und das Layout von Hafenterminals haben die Schiffsparameter erheblichen Einfluss. Steigende Schiffsparameter bedingen meistens größere Liegeplatzlängen und Wassertiefen, breitere Rampen, größere Vorstellflächen usw. Insbesondere als Unterstützung für die nachfolgende Flächenplanung für die einzelnen Lübecker Hafenbereiche wurden für die vorgeschlagenen Regelschiffe jeweils passende Einzelterminals entworfen.

Beispielhaft sind nachfolgend die Ergebnisse für Terminals für die Abfertigung von RoRo-Schiffen dargestellt. Abbildung 1 zeigt das Layout und in Tabelle 3 sind die wesentlichen Terminalparameter zusammengefasst.

Analog wurden Ideallayouts entwickelt für

- Terminals für Container-Feederdienste,
- Terminals für ConRo-Dienste,
- Terminals für RoPax-Dienste,
- Terminals für die Abfertigung von Schiffen mit Seitenpforten,
- Terminals für die Abfertigung von Küstenmotorschiffen und
- Passagier-Terminals inklusive der Flächen für den Passagierwechsel.



**Abbildung 1: Groblayout eines RoRo-Terminals**

**Tabelle 3: Ausgewählte Parameter für die Dimensionierung des RoRo-Terminals**

| Parameter                                        | Dim.                   | Werte   |        | Bemerkungen                                           |
|--------------------------------------------------|------------------------|---------|--------|-------------------------------------------------------|
| Schiffslänge (LOA)                               | [m]                    | 230     |        |                                                       |
| Schiffsbreite                                    | [m]                    | 32      |        |                                                       |
| Konstruktionstiefgang                            | [m]                    | 8       |        |                                                       |
| Spurmeter Schiff                                 | [m]                    | 4.500   |        |                                                       |
| Anzahl Trailer, MAFI                             | [-]                    | 300     |        |                                                       |
| Rampenlänge HD                                   | [m]                    | 25      |        |                                                       |
| Rampenlänge OD                                   | [m]                    | 60      |        |                                                       |
| LP-Länge                                         | [m]                    | 365 m   |        | inkl. Rampe und Klappe                                |
| Fahrbahnbreite Kai                               | [m]                    | 15      |        |                                                       |
| Zahl der Schiffsanläufe                          | [Woche <sup>-1</sup> ] | 3,5     |        |                                                       |
| mittl. Schiffsauslastung                         | [%]                    | 0,7     |        |                                                       |
| Anteil Trailer (nord- und südgehend)             | [%]                    | 0,3     |        |                                                       |
| mittl. Durchlaufzeit Trailer                     | [d]                    | 1       |        |                                                       |
| Anteil Fährhalle (MAFI usw.)<br>(nur südgehend)  | [%]                    | 0,3     |        |                                                       |
| mittl. Durchlaufzeit Fährhalle                   | [d]                    | 3,5     |        |                                                       |
| Anteil Lager (nur südgehend)                     | [%]                    | 0,4     |        |                                                       |
| mittl. Durchlaufzeit Lager                       | [d]                    | 14      |        |                                                       |
| Spitzenfaktor Trailerfl., Fährhalle, Lager.      | [-]                    | 1,3     |        |                                                       |
| Anzahl Trailer                                   | [-]                    | 117     |        |                                                       |
| Trailerfläche pro LP                             | [m <sup>2</sup> ]      | 7900    |        |                                                       |
| Anzahl Fährhalle (MAFI usw.)                     | [-]                    | 117     |        |                                                       |
| Fährhallenfläche pro Schiffsankunft              | [m <sup>2</sup> ]      | 10530   |        |                                                       |
| Fährhallenfläche pro LP                          | [m <sup>2</sup> ]      | 13163   |        |                                                       |
| Anzahl Lager (MAFI, Kassetten)                   | [-]                    | 156     |        |                                                       |
| Masse pro Schiff MAFI, Kassetten                 | [t]                    | 4680    |        |                                                       |
| Hallenfläche pro Schiffsankunft                  | [m <sup>2</sup> ]      | 2340    |        |                                                       |
| Hallenfläche pro LP                              | [m <sup>2</sup> ]      | 11700   |        |                                                       |
| Lagerflächen pro LP insg. ohne Verkehr           | [m <sup>2</sup> ]      | 32760   |        |                                                       |
| zentrale Verkehrsflächen Bahn                    | [%]                    | 1,2     |        |                                                       |
| zentrale Verkehrsflächen Straße                  | [%]                    | 1,3     |        |                                                       |
| Lagerflächen pro LP insg. inkl. Verkehr          | [m <sup>2</sup> ]      | 51106   |        |                                                       |
| Ladungsmenge pro Schiff                          | [t]                    | 9540    |        |                                                       |
| Terminal-Länge gewählt                           | [m]                    | 295     |        |                                                       |
| Terminal-Breite gewählt                          | [m]                    | 180     |        |                                                       |
| Auslastung                                       | [%]                    | 0,7     | 0,35   |                                                       |
| Kapazität LP                                     | [t/LP,a]               | 1168650 | 584325 |                                                       |
| spez. Flächenproduktivität                       | [t/m <sup>2</sup> ]    | 17,5    | 8,8    |                                                       |
| Vergleichskennziffer unter ähnlichen Bedingungen | [t/m <sup>2</sup> ,a]  | 8...15  |        | Durchschnitt von ca. 15 Ostseehäfen [7], f(Durchsatz) |

## 0.6. Gestaltung der land- und seeseitigen Verkehrsanbindung

Bezüglich der seeseitigen Erreichbarkeit sind für das, aus der schiffstyp- und fahrtgebietsspezifischen Betrachtung resultierende Regelschiff Widersprüche zu den gegenwärtig zulässigen Parametern der Trave sowohl für die des Nordlandkais als auch des Bereiches CTL/Seelandkai festzustellen (siehe Tabelle 4).

**Tabelle 4: Zulässige Schiffsparemeter für einzelne Traveabschnitte (ohne Berücksichtigung der Kurvenradien)**

| Traveabschnitt bis (von See aus) | Dim. | Skandinavienkai | Seelandkai, CTL | Nordlandkai | Konstinkai | max. Abmessungen der Regelschiffe (alle für HL relevanten Schiffstypen) |
|----------------------------------|------|-----------------|-----------------|-------------|------------|-------------------------------------------------------------------------|
| zulässige Schiffsparemeter       |      |                 |                 |             |            |                                                                         |
| Schiffsbreite                    | [m]  | 36,0            | 30,5            | 30,5        | 26,0       | 32,5                                                                    |
| Schiffslänge                     | [m]  | ca.300          | ca. 200         | ca. 200     | ca. 200    | 250                                                                     |
| Schiffstiefgang                  | [m]  | 8,7             | 8,7             | 8,7         | 8,7        | 9,0                                                                     |
| Entfernung von Tonnenpaar 3/4    | [km] | 3,8             | 13,6            | 19,3        | 20,8       | -                                                                       |

Die LHG verfolgt das Ziel den Bahnanteil im Hinterlandverkehr von gegenwärtig rund 16% auf 25...30% zu erhöhen. Voraussichtlich am Ende der Untersuchungszeit dürfte im Rahmen der FBQ der endgültige 2-gleisige Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Kopenhagen für Zuglängen von mindestens 750 m erfolgen. Die Erhöhung der Zuglängen wird seitens der Bahnen als wichtigste Entwicklungsgröße angesehen. Deshalb sollte zumindest für die wichtigsten Hafenbereiche bei der weiteren Hafenplanung ebenfalls diese Größe angestrebt werden. Neben dem Skandinavienkai betrifft das auch den Seelandkai/CTL, insbesondere wenn er zukünftig stärker genutzt werden soll.

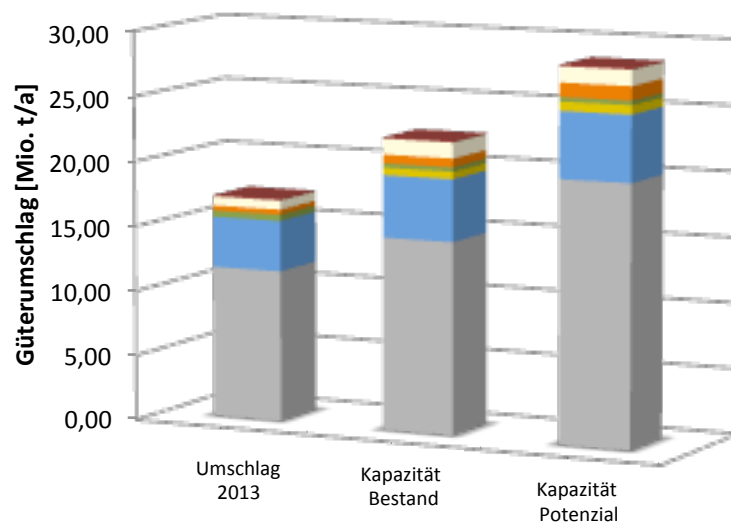
Im Untersuchungszeitraum kann im Straßengüterverkehr mit der europaweiten Einführung des EuroCombi mit einer Länge von 25,25 m gerechnet werden. Offen sind die genauen Randbedingungen, unter denen die Zulassung erfolgt. Ungeachtet dessen sollten alle Lübecker Häfen für den EuroCombi erreichbar sein. Besonderen Einfluss haben die größere Länge und der größere Wenderadius auf das Layout der Verkehrs- und Umschlagbereiche sowie auf die Länge von Warte- und Vorstellspuren usw. innerhalb der Terminals, was bei der Erarbeitung der Masterpläne beachtet werden muss.

Lübeck besitzt mit dem Elbe-Lübeck-Kanal unter den größeren deutschen Ostseehäfen das Alleinstellungsmerkmal eines Binnenwasserstraßenanschlusses. Dieser Vorteil wird infolge zu geringer Schleusenabmessungen und unzureichender Wassertiefe nur in geringem Umfang genutzt. Die Ausbauchancen für das Großmotorgüterschiff (GMS) (Länge 110 m, Breite 11,40 m, Tiefgang 2,80 m, Tragfähigkeit ca. 2.100 t), das als Mindestgröße anzusehen ist, sind gering. Ungeachtet dessen sollte die Abfertigungsmöglichkeit für Binnenschiffe in allem Hafenbereichen auch weiterhin gesichert werden.



## " Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen"

### >> Grundlagengutachten 2 <<



**Kurzfassung vom 24. April 2015**

**Auftraggeber:**

**LPA** | Lübeck Port Authority

Hansestadt Lübeck  
Der Bürgermeister  
Lübeck Port Authority  
Ziegelstrasse 2  
23539 Lübeck

---

## Kontaktdaten BMC GmbH

Baltic Marine Consult GmbH

Planungs- und Ingenieurbüro Prof. Dr. Lüscher & Partner

Birger Latki (Projektleitung)

Friedrich-Barnewitz-Straße 3

18119 Rostock

Telefon: 0381 / 51 91 129

Mobil: 0152 / 0162 4558

[latki@bmc-info.de](mailto:latki@bmc-info.de), [mail@bmc-info.de](mailto:mail@bmc-info.de)

[www.bmc-info.de](http://www.bmc-info.de)

## Inhaltsverzeichnis

|                                              | <b>Seite</b> |
|----------------------------------------------|--------------|
| 0 Kurzfassung .....                          | 1            |
| 0.1 Anlass und Ziel.....                     | 1            |
| 0.2 Methodik.....                            | 1            |
| 0.3 Umschlagmenge und Umschlagstruktur ..... | 2            |
| 0.4 Erfassung der Lübecker Terminals .....   | 4            |
| 0.5 Kapazität der Lübecker Terminals .....   | 7            |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                                                                                                                 | <b>Seite</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Abbildung 1: Güter- Ladungs- und Transportträgerstruktur und –menge der Lübecker Häfen .....                                                                                                    | 3            |
| Abbildung 2: Gliederung der Hafenflächen .....                                                                                                                                                  | 4            |
| Abbildung 3: Grafische Flächengliederung in den Terminals in Lübeck Siems (Beispiel) .....                                                                                                      | 5            |
| Abbildung 4: Gegenüberstellung der Umschlagmenge zum Erfassungszeitpunkt und der Kapazität der Lübecker Häfen im Flächenbestand sowie unter Nutzung der ausgewiesenen Erweiterungsflächen ..... | 7            |

## Tabellenverzeichnis

|                                                                                                                   | <b>Seite</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Tabelle 1: Terminals des Lübecker Hafens .....                                                                    | 6            |
| Tabelle 2: Umschlagkapazität für die einzelnen Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien in den Lübecker Häfen ..... | 8            |

## **0 Kurzfassung**

### **0.1 Anlass und Ziel**

Mit der Kapazitätsbetrachtung der einzelnen Standorte des Lübecker Hafens wurde ein aktueller Stand der Leistungen der Hafenwirtschaft vor Ort aufgenommen. Dieser Leistungsstand soll als Basis für die weiteren strategischen Planungen des Hafenentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck dienen. Gewählt wurde eine auf Produktivitätskennziffern für die Flächen und Liegeplätze aufbauende Kapazitätsanalyse. Sie umfasst die:

- Analyse der Umschlagmengen und Umschlagstrukturentwicklung der zurückliegenden Dekade für die verschiedenen Terminals der Lübecker Häfen,
- Erfassung von verkehrsökonomischen und transporttechnischen Faktoren, die Einfluss auf die Betriebsabläufe der Hafenbetreiber und somit Leistungsfähigkeit der Terminals haben,
- Erfassung und Vereinheitlichung der Hafenflächen

Die einheitliche Basis von genutzten Hafenflächen und zugeordneten Produktivitätskennziffern bietet Ansätze für die Bestimmung des Ausbaubedarfs bzw. des Freisetzungspotenzials von Hafenflächen und ggf. Hinweise für sinnvolle Verlagerungen von Technologien zwischen den Lübecker Terminals.

In der Kapazitätsanalyse werden alle Lübecker Häfen und Terminals berücksichtigt, die zur Abwicklung des seeseitigen Umschlags genutzt werden.

### **0.2 Methodik**

Für die Kapazitätsanalyse wird ein in der Hafenentwicklungsplanung bewertes, auf Produktionskennziffern basierendes Verfahren genutzt. Dabei werden die wesentlichen Infrastrukturelemente eines Umschlagterminals (Terminalfläche, Kailänge bzw. Anzahl der Liegeplätze) und die verkehrstechnischen Daten (Umschlagstatistiken) soweit erfasst, dass sich Kapazitätsaussagen treffen lassen. Die Betrachtungstiefe wird dabei so gewählt, dass die analysierten Terminals in Gruppen von Häfen vergleichbarer Umschlagtechnologien bei ähnlichen Markteinflüssen (Bedienungsfrequenzen, Lagerverweildauern, Modal split usw.) zusammengefasst werden. Unterstellt wird dabei, dass die Terminals aus Kostengründen immer versuchen, mit einer, ihren Umschlagprozessen angepassten Terminalfläche zu agieren.

---

Mit der Analyse der Terminals erfolgt die Kapazitätsbestimmung in einem dreistufigen Verfahren.

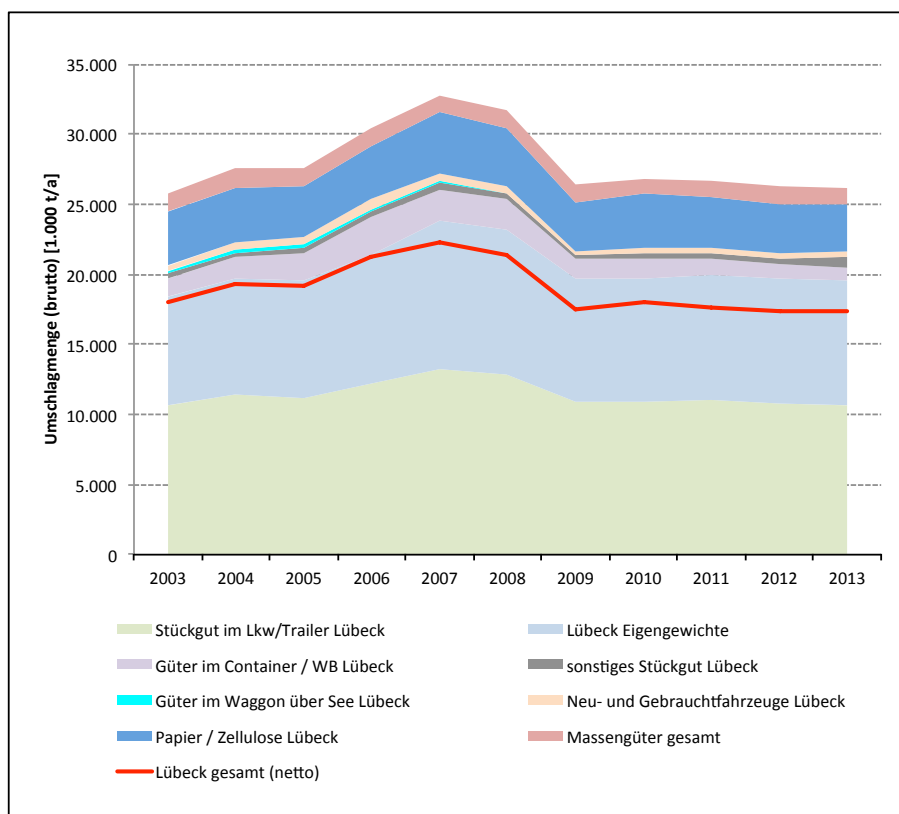
- Stufe 1:** Zusammenstellung der Umschlagmengen, Terminalfazilitäten und Umschlag- und Lagerprozesse unter Einbeziehung der Terminalbetreiber.
- Stufe 2:** Grafische Aufarbeitung der Hafenflächen nach einem standardisierten Verfahren und Gegenüberstellung mit den Umschlagmengen.
- Stufe 3:** Gemeinsame Plausibilitätsprüfung der ermittelten Terminaldaten und Produktivitätskennziffern mit dem Auftraggeber unter Berücksichtigung der Umschlag- und Lagertechnologien.

Im Ergebnis stehen von allen Beteiligten akzeptierte und nachvollziehbare Aussagen zur Kapazität und derzeitigen Auslastung der Terminals des Lübecker Hafens.

Ein Nebenprodukt der Kapazitätsanalyse ist die Transformation der Basiswerte der Seeverkehrsprognose in die Güter- und Ladungsträgerstruktur der Lübecker Häfen.

### 0.3 Umschlagmenge und Umschlagstruktur

Die Umschlagleistung der Lübecker Häfen im Jahr 2013 hat sich gegenüber 2003 kaum verändert. Dies gilt gleichermaßen für die Umschlagmenge, die Güter-, Ladungs- und Transportträgerstruktur (Abbildung 1).



**Abbildung 1: Güter- Ladungs- und Transportträgerstruktur und –menge der Lübecker Häfen**

Lübeck ist ein vom RoRo-Verkehr dominierter Hafenstandort. Mehr als 90 % aller Güter werden im RoRo-Verfahren umgeschlagen. Der umschlagstärkste Hafen ist der Skandinavienkai. Über ihn werden rund 70 % der Lübecker Gesamttonnage (17,9 Mio. t/a brutto, 2014) umgeschlagen.

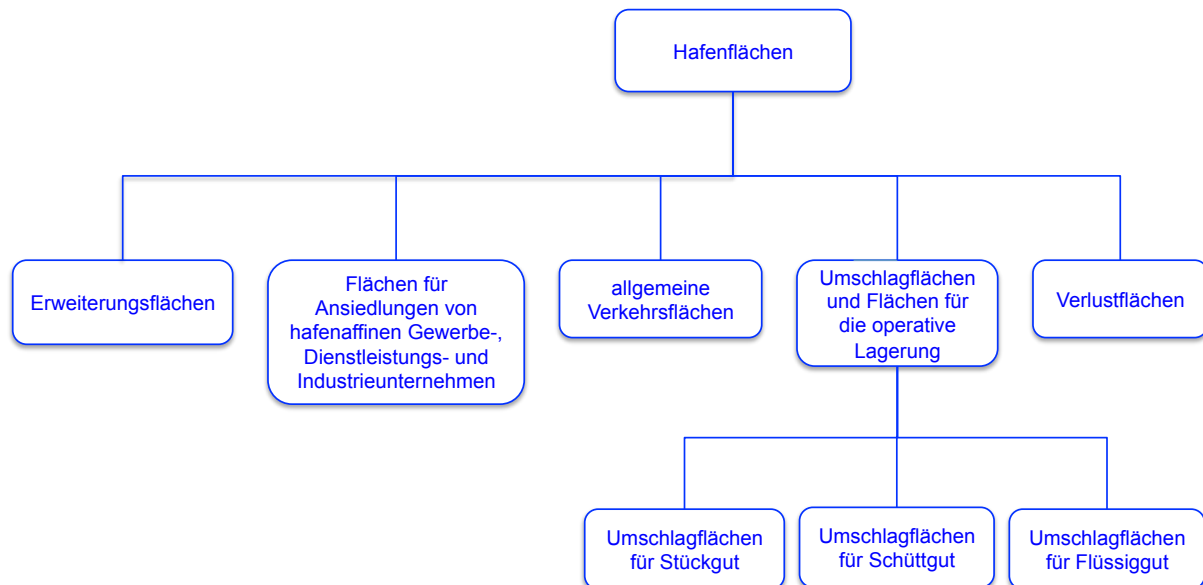
Der Container spielt als Ladungsträger eine untergeordnete Rolle (max. 4 % vom Bruttoumschlag). Mit der Indienststellung des Container Terminal Lübeck gewann der LoLo-Containerumschlag und damit der Container als Ladungsträger nur kurzzeitig an Bedeutung. Heute ist er, als Ladungsträger auf Reedereieinheiten wieder größtenteils in den RoRo-Verkehr integriert.

In den Jahren 2006 ... 2008 lag die Umschlagleistung der Lübecker Häfen bereits knapp 30 % über dem Niveau von 2003 bzw. 2013. Dies betraf vor allem die RoRo-Terminals.

Der Massengutumschlag hat im gesamten Betrachtungszeitraum einen Anteil von 4 ... 5 % des Bruttoumschlags. Er variiert zwischen 1,1 und 1,3 Mio. t/a und wird von den zwei Gütergruppen Landwirtschaftliche Produkte und Nährstoffe (Getreide, Ölsaaten, Futtermittel und Düngemittel) sowie Baustoffe dominiert. Im Massengutbereich agieren eine Reihe kleinerer Terminals in Stadtnähe.

## 0.4 Erfassung der Lübecker Terminals

Der Lübecker Hafen setzt sich aus Umschlaganlagen an 17 Standorten mit insgesamt 20 Einzelterminals zusammen. Umgeschlagen werden Stück-, Schütt- und Flüssiggüter. Es werden horizontale (RoRo-Umschlag) und vertikale (LoLo-Umschlag) Umschlagtechnologien angewendet. Um diese unterschiedlichen Umschlagtechnologien deutlich voneinander abzugrenzen, werden die Hafenflächen nach folgendem Schema detaillierter betrachtet.



**Abbildung 2: Gliederung der Hafenflächen**

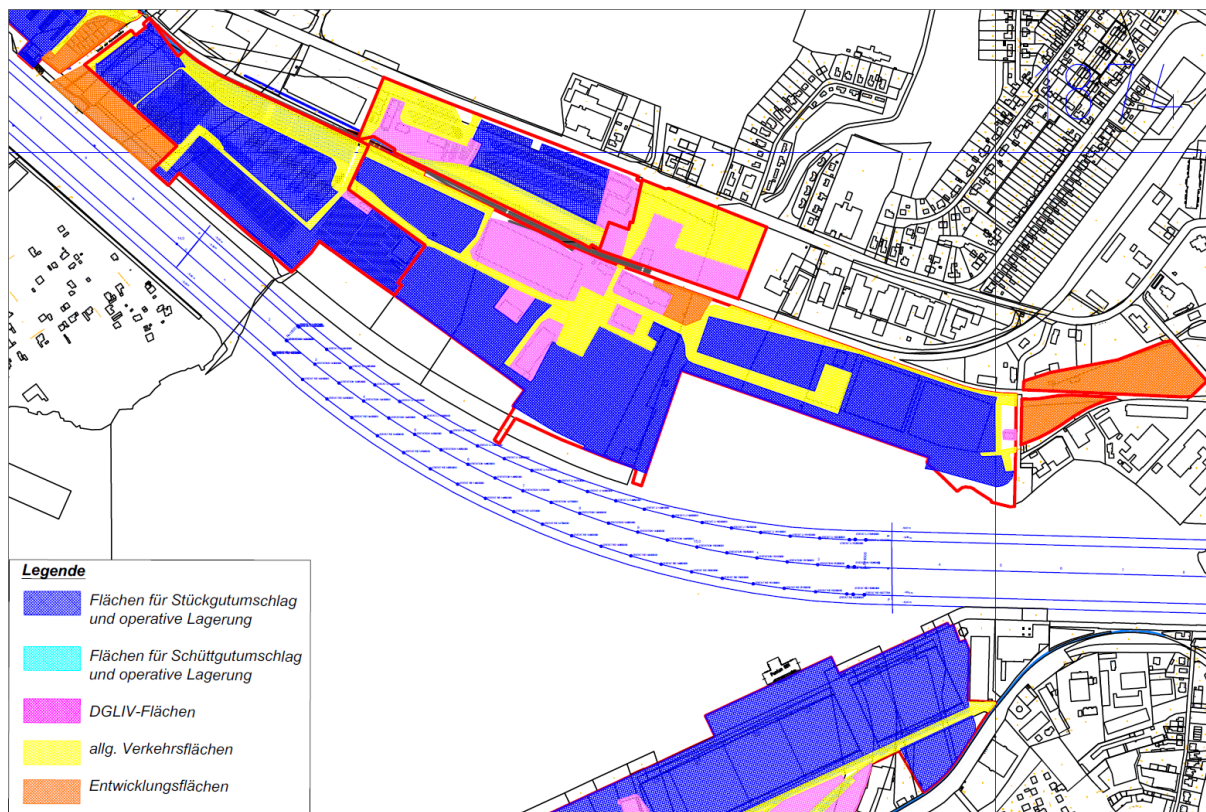
Die Hafenflächen umfassen alle Flächen, die für die Abfertigung des Seeverkehrs genutzt werden. Sie beinhalten Gewerbe- und Industrieflächen, die Güter aus bzw. für den Seeverkehr bearbeiten, sowie Flächen, die für die administrative Abwicklung des Seeverkehrs vorgehalten werden.

Die Hafenflächen setzen sich aus folgenden Flächenkategorien zusammen:

- Umschlagflächen und Flächen für die operative Lagerung,
- Erweiterungsfächen,
- allgemeine Verkehrsflächen,
- Flächen für Ansiedlungen von hafenaffinen Gewerbe-, Dienstleistungs-, Industrieunternehmen und
- Verlustflächen.

Sie entsprechen nicht zwingend der Flächenausweisung der Lübecker Häfen, deren Summe den Lübecker Hafen bildet. Sie stellen eher die Nutzungsanforderungen der Lübecker Hafenwirtschaft und hafenaffinen Wirtschaft dar und beinhalten somit auch Raum für eine flexible Flächenentwicklung. In Abbildung 3 ist die grafische

Umsetzung der Flächengliederung am Beispiel der Terminals in Lübeck Siems und Schlutup dargestellt.



**Abbildung 3: Grafische Flächengliederung in den Terminals in Lübeck Siems (Beispiel)**

Die Vielfalt und räumliche Trennung der Lübecker Häfen ist eine ihrer Stärken, die daraus folgende räumliche Verteilung der Hafenanlagen eine ihrer Schwächen. Besonders die stadtkernnahen Häfen (Roddenkoppelkai, LMG-Gelände, Lagerhaus Lübeck, Konstinkai) stehen im Widerspruch zu den technischen und logistischen Entwicklungen des Seeverkehrs. Sie werden deshalb als RoRo-Umschlaganlagen nicht mehr genutzt. Ähnliche Widersprüche sind voraussichtlich auch bei den weiter traveabwärts liegenden Hafenteile Vorwerker Hafen/Nordlandkai, Terminal Schlutup (Schlutupkai II) und die Terminals in Lübeck Siems zu erwarten. Hier wird der Druck von Seiten der Reeder, die technischen und logistischen Rahmenbedingungen anzupassen weiter zunehmen. Gleichzeitig sind alle Häfen der steigenden Wahrnehmung von Immissionen im Wohnumfeld und den naturnahen Räumen ausgesetzt. Eine Übersicht der untersuchten Hafenflächen zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1: Terminals des Lübecker Hafens

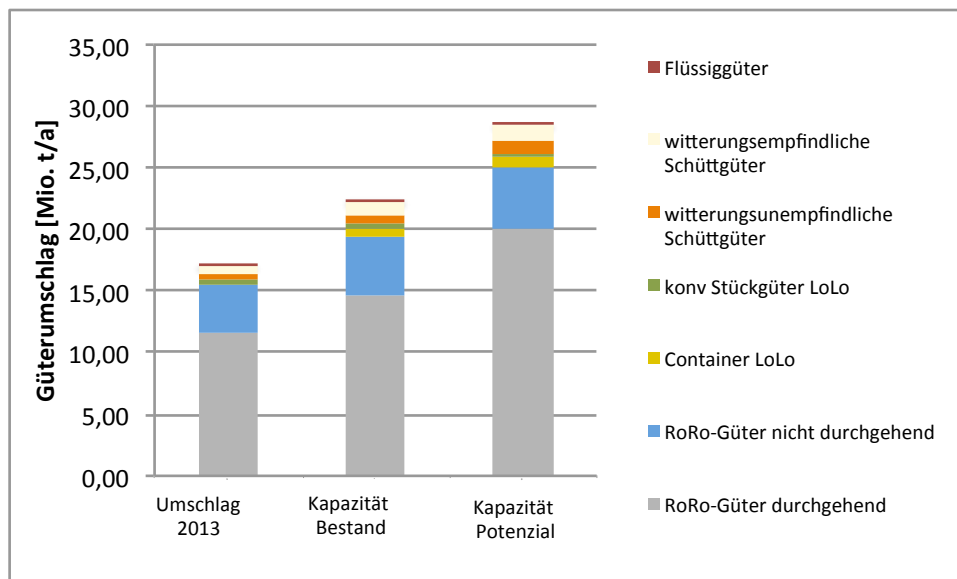
| Terminal- bzw. Nutzer-bezeichnung          | Gutarten- bzw. Ladungsträgergruppen                           | Spezifizierung der Umschlag- und Lageranlage                                             | Umschlagmenge Seeverkehr 2013 [Mio.t] (Bruttowert) |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Roddenkoppel                               | Forstprodukte (Stammholz)                                     | Massenstückgutterminal (Freilager)                                                       | 0,10                                               |
| Burgtorkai                                 | Getreide (Hafer)                                              | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0,07                                               |
| LMG-Gelände                                | Projektladung (Komponenten) (Bleche)                          | Schwer- und Spezialgutterminal (Freilager)                                               | 0,01                                               |
| Konstinkai                                 | Forstprodukte (Stammholz)                                     | Massenstückgutterminal (Freilager)                                                       | 0,37                                               |
|                                            | Schüttgüter (Zuschlagstoffe, Baustoffe)                       | Schüttgutterminal (Freilager)                                                            | 0                                                  |
| Lagerhaus Lübeck Dr. Pleines GmbH & Co. KG | Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel, Abfallprodukte | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0,30                                               |
|                                            | Flüssigdünger                                                 | Flüssiggutterminal (gedecktes Lager)                                                     |                                                    |
| Havemann Gelände                           | Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel                 | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0                                                  |
| Vorwerker Hafen (Nordlandkai)              | Forstprodukte (Papier, Zellulose)                             | Stückgut(RoRo)-Terminal mit Ladungsbildung und Distributionsfunktion (gedecktes Lager)   | 2,0 (2,4)                                          |
| ATR Landhandel GmbH & Co. KG               | Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel                 | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0,23                                               |
| Lehmannkai I                               | Forstprodukte (Zellulose)                                     | Stückgut(RoRo)-Terminal mit Distributionsfunktion (gedecktes Lager)                      | 0,29                                               |
|                                            | Schüttgüter (Zuschlagstoffe, Baustoffe)                       | Schüttgutumschlag (Freilager)                                                            | 0,04                                               |
| Cargo-Terminal Lehmann (CTL)               | Container LoLo                                                | Feeder-Terminal                                                                          | 0                                                  |
| Seelandkai                                 | Fähr- und RoRo-Güter (Konsumgüter) Container LoLo             | Fährterminal für mittelfrequentierte Dienste mit begl. und unbegl. Verkehren (Freilager) | 1,35 (1,87)                                        |
| Nordgetreide                               | Getreide (Mais)                                               | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0,06                                               |
| Lehmannkai II                              | Fähr- und RoRo-Güter (Konsumgüter)                            | Fährterminal für mittelfrequentierte Dienste mit begl. und unbegl. Verkehren (Freilager) | 0,74 (1,12)                                        |
|                                            | Forstprodukte (Papier)                                        | Stückgut(RoRo)-Terminal mit Ladungsbildung und Distributionsfunktion (gedecktes Lager)   |                                                    |
| Terminal Schlutup II                       | Forstprodukte (Papier, Zellulose)                             | Stückgut(RoRo)-Terminal mit Ladungsbildung und Distributionsfunktion (gedecktes Lager)   | 1,28 (1,47)                                        |
| Terminal Schlutup I                        | Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel                 | Schüttgutterminal (gedecktes Lager)                                                      | 0,12                                               |
| Lehmannkai III                             | Schüttgüter (Zuschlagstoffe, Baustoffe)                       | Schüttgutterminal (Freilager)                                                            | 0,35                                               |
| Skandinavienkai                            | Fähr- und RoRo-Güter (Konsumgüter)                            | Fährterminal für mittelfrequentierte Dienste mit begl. und unbegl. Verkehren (Freilager) | 9,9 (17,43)                                        |

## 0.5 Kapazität der Lübecker Terminals

Die Skizzierung der Umschlagterminals, Umschlag- und Lagertechnologien zeigt den hohen Spezialisierungsgrad der einzelnen Teile des Lübecker Hafens. Die Ausrichtung der Terminals und die Ladungsstruktur der im Lübecker Hafen umgeschlagenen Güter sind eng aufeinander abgestimmt.

Der RoRo-Verkehr prägt das Bild des Lübecker Hafens. Dies gilt gleichermaßen für die durchgehenden RoRo-Verkehre (Fährverkehre) und die nicht durchgehenden RoRo-Verkehre (gebrochene RoRo-Verkehre). Sie werden jeweils an hoch spezialisierten Anlagen abgefertigt, die nur bedingt gegeneinander ausgetauscht werden können.

Den Gesamthafen betreffende Kapazitätsaussagen sind immer im Bezug zu den Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien und auf Grund der räumlichen Trennung der Lübecker Häfen auch zu den Terminalstandorten zu sehen. Abbildung 4 und Tabelle 2 zeigen Kapazitätsreserven gegenüber den Umschlagmengen zum Erfassungszeitpunkt von 5 Mio. t pro Jahr für die bestehenden Terminals und 11 Mio. t pro Jahr unter Einbeziehung der bereits ausgewiesenen Erweiterungsflächen.



**Abbildung 4:** Gegenüberstellung der Umschlagmenge zum Erfassungszeitpunkt und der Kapazität der Lübecker Häfen im Flächenbestand sowie unter Nutzung der ausgewiesenen Erweiterungsflächen

Diese Kapazitätsreserven relativieren sich aber auf Grund der individuellen Anforderungen der verschiedenen Gütergruppen und des hohen Qualitätsanspruchs der Lübecker Häfen an ihre Umschlag- und Lagerleistungen. In Tabelle 2 sind die

Umschlagkapazitäten für die einzelnen Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien dargestellt. Es zeigt sich, dass die Kapazitätsreserven im Flächenbestand zu:

- 80 % in den Stückgutterminals für die RoRo-Verkehre,
  - 60 % davon in den Terminals für den durchgehenden RoRo-Verkehr,
  - 20 % davon in den Terminals für den nichtdurchgehenden RoRo-Verkehr,
- 10 % im Terminal für LoLo-Containerumschlag und weitere
- 10 % in den Terminals für witterungsempfindliche Schüttgüter liegen.

Für Flüssiggüter, konventionelle Stückgüter und witterungsunempfindliche Schüttgüter stehen keine oder nur geringe Kapazitätsreserven zur Verfügung. Wird weiterhin berücksichtigt, dass die Kapazitätsreserven der Werkhäfen LMG-Gelände, Brüggen KG (Burgtorkai) und Nordgetreide GmbH keine Reserve für den Handelshafen Lübeck darstellen, sinkt die Kapazitätsreserve um ca. 100.000 t/a.

**Tabelle 2: Umschlagkapazität für die einzelnen Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien in den Lübecker Häfen**

| Gütergruppe bzw. Umschlagtechnologie | Güterumschlag 2013<br>[Mio. t/a] | Kapazität des Flächenbestands |            | Kapazität des Flächenbestands und des Erweiterungspotenzials |             |
|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------|-------------|
|                                      |                                  | [Mio. t/a]                    | ±          | [Mio. t/a]                                                   | ±           |
| RoRo-Güter durchgehend               | 11,60                            | 14,75                         | 3,2        | 20,01                                                        | 8,4         |
| RoRo-Güter nicht durchgehend         | 3,88                             | 4,76                          | 0,9        | 5,10                                                         | 1,2         |
| Container LoLo                       | 0,00                             | 0,57                          | 0,6        | 0,70                                                         | 0,7         |
| konv Stückgüter LoLo                 | 0,49                             | 0,33                          | -0,2       | 0,33                                                         | -0,2        |
| witterungsunempfindliche Schüttgüter | 0,39                             | 0,67                          | 0,3        | 1,08                                                         | 0,7         |
| witterungsempfindliche Schüttgüter   | 0,71                             | 1,22                          | 0,5        | 1,22                                                         | 0,5         |
| Flüssiggüter                         | 0,07                             | 0,08                          | 0,0        | 0,11                                                         | 0,0         |
| <b>Summe</b>                         | <b>17,1</b>                      | <b>22,4</b>                   | <b>5,3</b> | <b>28,6</b>                                                  | <b>11,5</b> |

Ein ähnliches Bild zeigt sich unter Berücksichtigung ihrer ausgewiesenen Erweiterungsflächen. Durch die großen Erweiterungsflächen am Skandinavienkai verlagern sich die Kapazitätsreserven zu Gunsten der RoRo-Verkehre (85 %) und innerhalb der RoRo-Verkehre zu Gunsten der durchgehenden RoRo-Verkehre (74 %). Die Terminals für die anderen Gutartengruppen bzw. Umschlagtechnologien weisen anteilig entsprechend geringere Reserven auf.

Insgesamt entsprechen die Kapazitätsreserven der Lübecker Häfen der gegenwärtigen Ladungsstruktur. Mit der Bereitstellung von Umschlagkapazitäten für den LoLo-Umschlag von Containern wird der zunehmenden Containerisierung entsprochen. Gleichfall erscheint aus heutiger Sicht in der Entwicklung des

---

durchgehenden RoRo-Verkehrs mehr Dynamik zu liegen als bei allen anderen Gutartengruppen des Lübecker Hafens.

Unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Erweiterungsflächen scheint die in der aktuellen Seeverkehrsprognose für den Lübecker Hafen ermittelte Transportmenge von 28 Mio. t im Jahr 2030 mit den vorhandenen Terminals mengenmäßig darstellbar. Offen bleibt aber die Passfähigkeit der vorhandenen Terminals und ihrer ausgewiesenen Erweiterungsflächen nach möglichen Veränderungen der Ladungsstruktur, der technischen Rahmenbedingungen des See- und Landverkehrs sowie der Umschlag- und Lagertechnologien in den Terminals. Besonders an den stadtkernnahen Standorten wird der Widerspruch zwischen den verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und logistischen Anforderungen und den parallelen Nutzungen durch Umwelt und Wohnen immer größer. Die Auseinandersetzung mit diesem Konfliktpotenzial wird ein wesentlicher Bestandteil der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes sein.



► Nr. VO/2015/02540  
öffentlich

Lübeck, 18.03.2015

## Bericht

Verantwortliche Bereiche:  
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Ralf Kuschmierz (E-Mail: ralf.kuschmierz@luebeck.de Telefon: 122-2020)

## Aufgabenoptimierung im Kurbetrieb der Hansestadt Lübeck

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium                                                                  | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|
| 24.06.2015 | Senat                                                                    | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 14.09.2015 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 22.09.2015 | Hauptausschuss                                                           | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |
| 24.09.2015 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck                                       | Öffentlich      | zur Kenntnisnahme  |

### Anlass:

1. Beschluss der Bürgerschaft vom 24.02.2011 zu TOP 12.3, Drs. 28, Ziffer 2:  
Der Kurbetrieb Travemünde wird organisatorisch auf die hoheitlichen Pflichtaufgaben zurückgeführt. Die Leitung wird organisatorisch in der Stadtverwaltung verankert. Der Bürgermeister wird beauftragt, die erforderlichen organisatorischen Schritte einzuleiten und der Bürgerschaft ggf. notwendige Beschlussvorlagen vorzulegen
2. Beschluss der Bürgerschaft vom 28.11.2013, TOP 10.14.36, VO/2013/01177, Punkt 12, Lfd.-Nr. 4:  
Der Bürgermeister wird beauftragt, die Kosten- und Leistungsstrukturen des KBT auf ihre Effektivität und die Kosten-/Nutzung-Ergebnisse zu überprüfen. Die Prüfung soll insbesondere Kostenvergleiche mit städt. Dienstleistern bei vergleichbaren Dienstleistungen transparent darstellen und mögliche Synergien aufzeigen.

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
Ergebnis:

Kurbetrieb Travemünde - Kenntnisnahme  
PR Kurbetrieb – Kenntnisnahme  
Beteiligungscontrolling – Kenntnisnahme  
Stabsstelle Konsolidierungskonzept – Kenntnisnahme  
LTM GmbH – Kenntnisnahme  
Fachbereich 3 – Kenntnisnahme  
5.691 LPA – Anmerkungen eingearbeitet

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung: keine kinder- u. jugendliche  
relevanten Themen

☐ Ja  
☒ Nein

Die Maßnahme ist:

|                                     |                       |
|-------------------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/>            | neu                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | freiwillig            |
| <input type="checkbox"/>            | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen:

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
| <input type="checkbox"/> | Nein          |
| <input type="checkbox"/> | Ja (Anlage 1) |

## Bericht:

### Vorbemerkung:

Dieser Bericht basiert auf den jeweiligen Haushaltsbegleitbeschlüssen der Bürgerschaft aus 2011 und 2013 (Wortlaut und Fundstelle sind unter Anlass). Zum Zeitpunkt des Haushaltsbegleitbeschlusses 2013 war bereits ein Vergleich der Außendiensttätigkeiten des KBT mit städtischen Dienstleistern erfolgt. Zum Vergleich der eingeholten Angebote mit der Eigenerledigung durch den KBT werden Aussagen unter II. Ziffer 1 gemacht.

## I. Organisation des Kurbetriebes Travemünde (Bürgerschaftsbeschluss vom 24.02.2011)

### 1. Ausgangslage

Zur Definition der Pflichtenaufgaben wurde die Betriebssatzung für den Kurbetrieb Travemünde (KBT) vom 13.03.2002 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 03.09.2004 herangezogen (als Anlage beigelegt). Danach sind Gegenstand des Unternehmens (§1 der Betriebssatzung) „die Schaffung, Pflege, Organisation und Betrieb von öffentlichen touristischen Einrichtungen im Kurort und Seeheilbad Travemünde, insbesondere die Wahrnehmung der mit einem Kurbetrieb sowie mit der Nah- und Kurzzeiterholung verbundenen Aufgaben. Hierbei sind im Rahmen eines modernen Tourismus-Managements ökonomische, sozio-kulturelle sowie ökologische und balneologische Aspekte zu berücksichtigen.“ Im Wesentlichen handelt es sich um die Sicherstellung der Aufenthaltsqualität von Besuchern oder Urlaubern in Travemünde, um zu verhindern, dass ein abgesenkter Pflegezustand zu rückläufigen Besucherzahlen führt.

Bezüglich der im zweiten Satz des Begleitbeschlusses enthaltenen Forderung, die Leitung organisatorisch in der Stadtverwaltung zu verankern, ist § 5 I der Betriebssatzung in Verbindung mit der Eigenbetriebsverordnung Schleswig-Holstein vom 15.08.2007 zu beachten. Danach ist der Betrieb organisatorisch gesondert zu führen und finanzwirtschaftlich als Sondervermögen zu behandeln. Die Vorschriften der Betriebssatzung und der Eigenbetriebsverordnung regeln umfänglich die Entscheidungsmöglichkeiten der Gemeindevertretung und die Informationspflichten des Betriebes gegenüber dem Bürgermeister. Diese Vorschriften werden eingehalten. Innerhalb des Fachbereiches 2, dem der Kurbetrieb zugeordnet ist, ist der KBT wie jeder andere Bereich in die fachbereichsinterne Organisation und Entscheidungsfindung eingebettet. Optimierungsansätze den Fachbereich betreffend bezüglich der organisatorischen Einbindung des KBT in die Verwaltung als Ergebnis des Haushaltsbegleitbeschlusses werden aktuell nicht gesehen. Beiträge zur Haushaltskonsolidierung der Hansestadt Lübeck werden vielmehr darin gesehen, durch Aufgabenkritik die Kosten des Betriebes zu senken bzw. die Ertragslage zu verbessern.

Nicht verfolgt wurde aus Sicht des FB2 eine „Abwicklung“ oder „Auflösung“ des Kurbetriebes. Unabhängig von öffentlicher Berichterstattung und Diskussion vertrat und vertritt der FB2 die Auffassung, dass dies zum Einen zur Klärung vermögensrechtlicher und steuerlicher Fragestellungen geführt hätte, die ohne externe Begleitung nicht leistbar gewesen wären und die bei einer Umsetzung direkte finanzielle Auswirkungen beinhalten. Kernthema der Abarbeitung der Bürgerschaftsaufträge ist daher die Überprüfung des Aufgabenkatalog des jetzigen Betriebes gewesen, verbunden mit der Frage, ob die Aufgabenerledigung wirtschaftlich erfolgt. Zum anderen ist ein Auftrag in diese Richtung nicht erteilt worden.

## 2. Vorgehen

Nach Klärung der Rahmenbedingungen erfolgte umfangreiche Zuarbeit durch den Kurbetrieb zur Feststellung der Aufgabenbreite und – tiefe im Status quo. Insbesondere die Arbeitsplatzbeschreibungen der einzelnen Mitarbeiter wurden zum Gegenstand der Betrachtung durch den Fachbereich, um eventuelle verlagerungsfähige Aufgaben, die auf andere Betriebe oder Dienststellen verlagert werden könnten, festzustellen.

### 2.1 Realisierte Stelleneinsparungen

Innerhalb des KBT wurden Arbeitszeitanteile bzw. Aufgaben identifiziert, die weiteren Optimierungsbetrachtungen zugeführt wurden. Dabei konnten folgende Verbesserungen, ablesbar im Wirtschaftsplan 2013 und Wirtschaftsplan 2014 erzielt werden:

- Einsparung der Stelle Vorzimmer Werkleiter mit einem Volumen von 37.000 Euro jährlich bis 2014, danach 74.000 Euro jährlich. Durch Straffung von Arbeitsabläufen im Bereich Sekretariat und Projektmanagement wurde erkennbar, dass das Ziel einer Einsparung erreichbar ist. Ein Mitarbeiter aus dem Bereich Projektmanagement wurde durch Fortbildungsmaßnahmen weiter qualifiziert. Darüber hinaus kommen optimierte Bürokommunikationssysteme zum Einsatz. Seit Beginn der Freizeitphase der Mitarbeiterin in ATZ im Jahr 2011 ist diese Maßnahme praktisch umgesetzt worden. Die beabsichtigte strukturelle Verbesserung ist eingetreten. Zusätzlich wurde im Bereich Projektmanagement die Geschäftsführung für den Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" angesiedelt.
- Einsparung der Stelle des Außendienstleiters mit einem Volumen von 60.000 Euro jährlich. Die Planstelle ist seit April 2012 unbesetzt. Von diesem Zeitpunkt an hat der Kurbetrieb alle Anstrengungen unternommen, die Arbeitsabläufe in der Abteilung Außendienst so zu optimieren, dass eine dauerhafte strukturelle Verbesserung erreicht werden kann, ohne die Qualität der Leistungserbringung zu verschlechtern. Dies ist gelungen und wurde mit der Einsparung der Sachgebietsleiterstelle im Rahmen des Wirtschaftsplanes 2013 umgesetzt.
- Einsparung der Planstelle einer Sachbearbeiterin mit einem Volumen von 43.000 Euro jährlich. Der / die Stelleninhaber/in ist seit Mai 2013 in den Bereich der Kernverwaltung umgesetzt worden.

### 2.2 Gegenstand der Aufgabenkritik

Neben diesen personalwirtschaftlichen Maßnahmen wurden folgende Aufgabenfelder geprüft, Verlagerungs- oder Optimierungsansätze, die sich in weiteren Personaleinsparungen realisieren lassen, werden gegenwärtig nicht gesehen:

- das Aufgabenfeld Satzungen:  
Der KBT verweist auf die hohe Fachlichkeit, die für die Erledigung der Aufgabe, insbesondere die Ausgestaltung praxisnaher Regelungen erforderlich ist.  
Außerdem wird auf das Erfordernis einer starken Verknüpfung mit dem Tagesgeschäft verwiesen, um aktuell beobachtete Veränderungen in neue Regelungen zu überführen. Eine Verlagerungsmöglichkeit besteht nicht.

Optimierungsmöglichkeiten werden vom Betrieb ständig untersucht und bei Vorhandensein umgesetzt.

- das Aufgabenfeld Personal:  
Aus Sicht des KBT ergibt sich keine weitergehende Verlagerungsmöglichkeit auf eine andere Stelle in der Kernverwaltung. Zwischen KBT und POS besteht bereits ein Servicevertrag, der die gesamte Personalsachbearbeitung und Bezügeabrechnung umfasst. Vor Ort erfolgt nur noch Personalsteuerung und – einsatzplanung, Personalentwicklung und Schnittstellenfunktion zum POS. Insbesondere während der Saison ist die Erledigung der Aufgabe vor Ort erforderlich, um über die Einsatzplanung des Außendienstes die Aufenthaltsqualität für den Besucher zu gewährleisten. Daneben nimmt der Stelleninhaber umfangreiche Aufgaben im Verwaltungsbereich wahr, z.B. Entgeltordnungen, Vertragsangelegenheiten, Versicherungsangelegenheiten, interne Organisation, Telekommunikation, Reisekostenangelegenheiten, Koordination und Bearbeitung von Prüfaufträgen der politischen Gremien, Erstellen von Berichten für die politischen Gremien zu unterschiedlichsten Fragestellungen.
- das Aufgabenfeld Kurtaxleistungen / Verwaltung Sondervermögen:  
Bezüglich der fachlichen Tätigkeiten im Rahmen größerer Baumaßnahmen erfolgt bereits eine Betreuung durch GMHL und LPA. Die vor allem während der Sommersaison zahlreich anfallenden Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten müssen jedoch unverzüglich erledigt werden, um nicht zu einem negativen Erscheinungsbild beizutragen. Bezüglich der Tätigkeiten im liegenschaftlichen Vertragswesen (Miet- und Erbbaurechtsverträge) kommt eine Erledigung durch den Bereich Liegenschaften für den KBT in Frage, soweit es sich um Fragen zu Vertragsformen und –inhalten handelt. Als direkter Ansprechpartner vor Ort wird weiterhin der KBT auftreten. Der Kurbetrieb Travemünde bietet zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur zahlreiche Möglichkeiten zum Abschluss kurzfristiger bzw. Saison-Mietverhältnisse, z. B. über Pkw-Stellplätze, Flächen für private oder Firmen-Events, Sportaktivitäten sowie Saisonverkaufsstände an. Die Inanspruchnahme derartiger Mietangebote hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Verbunden mit der Bearbeitung dieser Saisonmietverträge ist eine sehr flexible und kurzfristige Betreuung vor Ort, z. B. für Schlüsselübergaben, Ortbesichtigungen mit den Interessenten, Information über vorhandene Infrastrukturen etc., erforderlich. Gleiches gilt darüber hinaus auch für die Betreuung der langfristigen Mietverhältnisse. Eine Verlagerung dieser Aufgabe in den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften würde erhebliche Zeitverluste sowie Mehrausgaben für Fahrstrecken nach sich ziehen. Zusätzlich wäre im dortigen Bereich die Schaffung der entsprechenden Personalressource erforderlich.
- das Aufgabenfeld Grundstücksverkehr:  
Im Grundstücksverkehr vertritt der Bereich Liegenschaften den KBT bereits gemäß § 5 Abs. 7 der Betriebssatzung für den Kurbetrieb Travemünde.
- das Aufgabenfeld Kurabgabe:  
Insbesondere Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Vermieterkurabgabe kommen nach Auffassung des KBT aufgrund des hohen Bedarfes an Beratung für eine Verlagerung nicht in Frage. Die Zielgruppe der Vermieter ist vor Ort und wird direkt im KBT betreut. Bei der Veranlagung von Zweitwohnungsinhabern besteht keine Verlagerungsmöglichkeit. Ineinander verzahnte Arbeitsabläufe und der relativ starke Publikumsverkehr erschweren eine Verlagerung mit Optimierungsmöglichkeiten. Optimierungsmöglichkeiten für die Prozessgestaltung innerhalb des KBT werden laufend untersucht.

### 2.3 Bestehende Leistungsbeziehungen

Bereits jetzt arbeitet der KBT im Rahmen von Geschäftsbesorgungsverträgen mit folgenden Bereichen zusammen:

- Bereich Stadtgrün: Pflege der zum Betriebsvermögen des Kurbetriebes gehörenden

Grünflächen mit Ausnahme kleinteiliger Grünflächen auf dem Priwall (rund 33 Prozent der KBT Grünflächen).

- Bereich Stadtwald: Pflege und Verkehrssicherung der Bäume in den zum KBT gehörenden Flächen (rund 35 Prozent der KBT Flächen - rund 5.500 Bäume)
- KWL GmbH: Bewirtschaftung der zum Betriebsvermögen gehörenden Parkierungsflächen.
- GMHL: Fachtechnische Betreuung Bauunterhaltung, Raummiete
- LPA: Strandreinigung, Neubau und Instandhaltung von Brücken und Stegen, Winterdienst
- POS: Personalsachbearbeitung und Gehaltsabrechnung

Insgesamt fließen aus der Zusammenarbeit mit den hier genannten Bereichen folgende Mittel vom Kurbetrieb direkt oder indirekt in den städtischen Haushalt zurück (Ist-Ergebnis für 2012):

| Bereich       | Euro           |
|---------------|----------------|
| Stadtgrün     | 188.123        |
| Stadtwald     | 6.370          |
| KWL GmbH      | 100.154        |
| GMHL          | 65.466         |
| LPA           | 229.527        |
| POS           | 13.598         |
| <b>Gesamt</b> | <b>603.238</b> |

Im Rahmen der Internen Leistungsabrechnung (ILA) werden weitere 25.000 Euro gezahlt.

## **II. Kosten und Leistungsstrukturen des KBT, Kostenvergleiche mit städtischen Dienstleistern**

### 1. Wirtschaftlichkeit des Außendienstes

Im Zuge der Aufgabenkritik wurden folgende Optionen für eine Aufgabenreduzierung im Außendienst vom Fachbereich benannt:

- Pflege der Grünflächen (soweit nicht schon durch Bereiche der HL im Auftragsverhältnis erledigt)
- Unterhaltung der Bedürfnisanstalten
- Reinigungsarbeiten sowie Müllentsorgung am Strand, den Kurgrünanlagen und auf Wegen
- Winterdienst

Infrage kommende, städtische Bereiche oder Betriebe wurden abgefragt, die Leistungen wie Pflege von Grünflächen, Reinigung, Winterdienst oder die Unterhaltung von Bedürfnisanstalten, die zur Zeit noch direkt vom KBT erbracht werden in Erweiterung der bestehenden Verträge zu erbringen. Dazu wurde den Bietern vom KBT ein genaues Leistungsverzeichnis zur Verfügung gestellt.

Ergebnis der Abfrage:

- Pflege der Grünflächen:  
Der Bereich 5.670 Stadtgrün wurde um ein Angebot zur Übernahme dieser Resttätigkeiten auf dem Priwall gebeten. Das Angebot liegt über 13.000 Euro über dem eigenen Aufwand des KBT. (Anlage). Grund ist die im KBT

bestehende Personaleinsatzplanung, die durch die Mischung von Aufgaben im Sommer und Winterdienst Einsatzspitzen gleichmäßig auf das Jahr verteilt und eine hohe Pflegeintensität in der Saison mit Urlaubsgewährung und Abgeltung von Mehrstunden außerhalb der Saison ausgleicht. Ein weiterer Grund kann darin gesehen werden, dass die Mitarbeiter des KBT sich ohnehin vor Ort befinden, zusätzliche Anfahrzeit und Anfahrkosten (insbesondere für die Priwallfähre) also nicht anfallen.

- Unterhaltung der Bedürfnisanstalten:  
Ein entsprechendes Angebot der EBL liegt um ca. 113.000 Euro über dem Aufwand des KBT. (Anlage). Grund ist, dass EBL nicht in Eigenregie reinigt, sondern die Reinigungsarbeiten an eine Fremdfirma vergibt. Nach Aussage der von EBL angefragten Fremdfirma kann der geforderte Standard nur mit deutlich mehr Arbeitskräften erbracht werden, als diese vom Kurbetrieb Travemünde eingesetzt werden. Die Fremdfirma geht weiterhin davon aus, dass die Leistung aufgrund der weit auseinander liegenden Toilettenanlagen nur erbracht werden kann, wenn hierfür eigens ein Reinigungsfahrzeug angeschafft wird. Die Mitarbeiter des KBT legen die Strecken mit einem Fahrrad zurück. Letztendlich führt auch die Gewinnerzielungsabsicht des Unternehmens zu erhöhten Kosten.
- Reinigungsarbeiten sowie Müllentsorgung am Strand, in den Kurgrünanlagen und auf Wegen:  
Das Angebot der EBL liegt über 366.000 Euro über dem Aufwand des KBT. (Anlage). Zur Klärung dieser Differenz haben EBL und KBT unter Einbeziehung der FBC2 und 3 am 10.03.14 ein Gespräch geführt. Folgende Faktoren erklären den Unterschied: die Vergütung erfolgt bei EBL nach EG2, beim KBT nach EG1; EBL kalkuliert für die Aufgabe 8,8 Mitarbeiterjahre, der KBT 6,2; EBL muss für die Aufgabenerledigung in Travemünde zusätzliche Geräte beschaffen und eine Unterkunft anmieten. Geräte sind beim KBT vorhanden und abgeschrieben, eine Unterkunft im eigenen Gebäude vorhanden; die Kernkompetenz der EBL liegt in der maschinellen Reinigung befestigter Flächen, die KBT Flächen sind überwiegend unbefestigt und sind manuell zu reinigen. Hinzu kommt, dass die Mitarbeiter des KBT ganztätig in den Kureinrichtungen tätig sind. Außerhalb des regulären Reinigungszyklus auftretende Verunreinigungen können sozusagen „im Vorübergehen“ beseitigt werden. Kostspielige zusätzliche Anfahrten entfallen.
- Winterdienst:  
Das Angebot der LPA entspricht in etwa dem eigenen Aufwand des KBT. Unterschiede entstehen durch unterschiedliche Reinigungstechniken und die Beaufschlagung von Gemeinkosten auf das LPA Angebot. (Anlage)  
In einer erneuten Stellungnahme vom 02.04.2015 weist die LPA daraufhin, dass sich nach dortiger Rechnung inzwischen ein Kostenvorteil von ca. 1.900 €/a für eine Beauftragung der LPA ergibt. KBT und LPA werden bilateral klären, ob und wann eine Erweiterung der LPA Beauftragung erfolgt.

Im Vergleich der eigenen Aufgabenerledigung durch KBT mit der zusätzlichen Beauftragung städtischer Bereiche hat sich gezeigt, dass die Aufgaben im KBT wirtschaftlich erledigt werden können.

## 2. Zusätzliche Optimierungsansätze:

- Bewirtschaftung des Wohnmobilparkplatzes:  
Der Wohnmobilparkplatz wurde im Jahre 2005 aufgrund eines entsprechenden Bürgerschaftsauftrages vom KBT errichtet. Seit Eröffnung sind stetig steigende Besucherzahlen zu verzeichnen, in den Sommermonaten ist der Platz regelmäßig überfüllt. Aufgrund dessen ist vom KBT die Erweiterung des Platzes auf die doppelte Größe geplant.  
Die Ertragssituation würde sich somit um 50 T€/a verbessern.
- Unterhaltung der Gebäude: Soweit nicht schon durch GMHL die baufachliche

Betreuung erledigt wird, ist aus Sicht des KBT Personal für Sofort-Reparaturen vor Ort erforderlich.

- Streichung der Vermieterprovision für die Einziehung der Kurabgabe:  
Die Maßnahme wurde in 2015 realisiert und dem Konsolidierungsfond gemeldet. In Abstimmung mit der Stabsstelle Konsolidierungskonzept wurde ein Einsparungsbetrag von 75.300 Euro/a ermittelt.
- Steigerung der Attraktivität von Lübeck-Travemünde und Erhöhung des Bettenangebotes:  
Durch diese, ursächlich nicht vom KBT betriebene, Maßnahme steigt das Aufkommen an Kurabgabe und sinkt die Verlustzuweisung. (siehe Anlage 6)

### **III. Fazit**

Als Ergebnis des Prozesses können folgende Einsparungen kassenmäßig realisiert werden:

- Einsparung einer Stelle im Sekretariat: Bis 2014 ergibt sich eine Einsparung von 37.000 Euro/a, danach von 74.000 Euro/a.
- Einsparung einer Stelle im Außendienst: Jährliche Einsparung von 60.000 Euro. Die Einsparung wird seit April 2012 wirksam.
- Einsparung einer Sachbearbeiterstelle: Jährliche Einsparung von 43.000 Euro
- Vermieterprovision: Jährliche Einsparung von 75.300 Euro ab 2015

Mit dem KBT wurde vereinbart, weiter alle sich bietenden Optimierungsansätze in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich zu verfolgen. Im Rahmen dieses kontinuierlichen Prozesses ist sichergestellt, dass alle möglichen Maßnahmen, die zu Kostensenkungen führen können, weiter verfolgt werden. So wird zum Beispiel regelmäßig das Gespräch mit Bereichen und Betrieben der HL gesucht, um zu einer Bündelung von Personaleinsatz im Außendienst zu gelangen, sobald sich eine rentierliche Umsetzung ergibt. Jede frei werdende Planstelle wird genutzt werden, betriebliche Abläufe zu überdenken und das Ziel der Kostensenkung zu verfolgen.

### **IV. Lübeck 2020 Plus**

Weitere Handlungsschritte lassen sich aus der touristischen Wachstumsstrategie Lübeck 2020plus ableiten. Diese definiert die Ziele für den Lübeck-Tourismus klar:

- Steigerung der Zahl der Übernachtungen bei gewerblichen Vermietern (Hotels)
- Wachstum des touristischen Bruttoumsatzes
- Erhöhung der durchschnittlichen Bettenauslastung und die langfristige Sicherung der Finanzierung der freiwilligen Aufgabe Tourismus (Marketing und Infrastruktur).

Der Kurbetrieb erwartet vor dem Hintergrund der Umsetzung der touristischen Wachstumsstrategie 2020 eine deutliche Zunahme der Kurabgabeeinnahmen. Die Prognose ist jedoch abhängig von der Umsetzung der Beherbergungsprojekte in Travemünde. Durch die Realisierung des Projektes Waterfront werden etwa 1.500 neue Betten im Bereich der Ferienapartements sowie 400 zusätzliche Hotelbetten geschaffen. Das geplante Lowbudgethotel / Jugendherberge wird 200 weitere Betten auf dem Priwall liefern. Für das Jahr 2017 wird auf der Stadtseite durch die Eröffnung des A-ja-Hotels mit 500 Betten sowie das A-ja-Ferienapartmentkonzept mit 147 Wohneinheiten und 440 Betten das Übernachtungsangebot qualitativ und quantitativ erweitert werden.

Durch die Umsetzung der Bauvorhaben werden ca. 2840 neue Betten entstehen. Da auch noch kleinere Hotelprojekte in Planung sind, kann man von einem Bettenwachstum um 3000 Betten ausgehen. Damit steigt das Beherbergungsangebot in Travemünde auf über 6000 Betten. Neben den Einnahmen aus der Kurabgabe werden sich auch die kommunalen Einnahmen aus dem Tourismus positiv entwickeln und in einem verbesserten Verhältnis zum Aufwand z.B. für die Pflege und Entwicklung der touristischen Infrastruktur und des

Marketings stehen.

In der Anlage „Finanzperspektive 2020“ legt der KBT dar, dass sich die Erträge des Betriebes durch die touristische Entwicklung von Lübeck-Travemünde nachhaltig und strukturell verbessern werden. Damit sinkt, selbst bei steigenden Aufwendungen für Personal- und Betriebskosten sowie Abschreibungen der Zuschussbedarf.

Zu unterscheiden ist dabei zwischen der Steigerung der Kurabgabeerträge durch die Schaffung eines zusätzlichen Bettenangebotes und der Erhöhung der Kurabgabe durch einen Beschluss der Bürgerschaft. Eine vergleichende Gegenüberstellung der Kurabgabesätze Travemündes mit anderen Ostseebädern ist in der Anlage beigelegt.

Die Zunahme des Ansatzes Stellplatzgebühren für Wohnmobile wird durch die Ausweitung des bestehenden Angebotes erreicht. Mieten bzw. Pachten werden sich an der Strandpromenade durch das Konzept 360° Service ergeben (Konzept wurde im damaligen KBT Ausschuss vorgestellt) bzw. durch die später erfolgende Neugestaltung der Travepromenade.

**Anlagen :**

- Anlage 1 – Kostenvergleich Flächenreinigung
- Anlage 2 – Kostenvergleich Toilettenreinigung
- Anlage 3 – Kostenvergleich Winterdienst
- Anlage 4 – Kostenvergleich Grünflächenpflege Priwall
- Anlage 5 – Vergleichswerte Kurabgabesätze
- Anlage 6 – finanzielle Entwicklung bis 2020

Senator Sven Schindler

Kurbetrieb Travemünde  
Az.: 83.06.01.67.02

Travemünde, den 20.04.2012

## Kostenvergleich Flächenreinigung und Müllentsorgung

| <b>Aufwendungen und Erträge</b>                | <b>Kosten bei<br/>Aufgabener-<br/>ledigung<br/>KBT</b> | <b>Kosten bei<br/>Aufgabener-<br/>ledigung<br/>EBL</b> |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Kostenerstattungen                             | 7.637,15 €                                             | - €                                                    |
| Periodenfremde Erträge                         | - €                                                    | - €                                                    |
| <b>Summe Erträge</b>                           | <b>7.637,15 €</b>                                      | <b>- €</b>                                             |
| <u>Aufwendungen</u>                            |                                                        |                                                        |
| Material                                       | 6.742,93 €                                             | - €                                                    |
| Treib- und Schmierstoffe                       | 7.458,22 €                                             | 2.515,50 €                                             |
| sonstige Hilfs- und Betriebsstoffe             | 172,28 €                                               | - €                                                    |
| Dienst- und Schutzkleidung                     | 751,87 €                                               | - €                                                    |
| Material Abfallbeseitigung                     | 20.746,21 €                                            | - €                                                    |
| Sonstige Fremdleistungen                       | 8,12 €                                                 | - €                                                    |
| Abgrenzung Materialbestände                    | - €                                                    | - €                                                    |
| Personalnebenkosten (ABS/PR/GUV)               | 3.321,17 €                                             | - €                                                    |
| Unterhaltung Grundst. und Gebäude              | 2.338,51 €                                             | - €                                                    |
| Unterhaltung bewegl. Vermögen                  | 9.287,76 €                                             | 6.123,83 €                                             |
| Abschreibungen                                 | 30.368,34 €                                            | 22.712,34 €                                            |
| Kfz.-Steuer                                    | 806,43 €                                               | 146,86 €                                               |
| Mieten und Pachten bewegl. Sachen              | - €                                                    | - €                                                    |
| Fachliteratur                                  | 14,17 €                                                | - €                                                    |
| Telefon, Fax, Handy                            | 764,35 €                                               | - €                                                    |
| Fahrtkosten Fährüberfahrten                    | 1.482,28 €                                             | - €                                                    |
| Versicherungen / KSA                           | 1.099,21 €                                             | 615,01 €                                               |
| Gebühren                                       | - €                                                    | - €                                                    |
| Personalkosten                                 | 162.480,37 €                                           | - €                                                    |
| Vergütung an EBL                               | - €                                                    | 621.885,00 €                                           |
| <b>Summe Aufwendungen</b>                      | <b>247.842,22 €</b>                                    | <b>653.998,54 €</b>                                    |
| 28,73% Gemeinkosten auf Summe der Aufwendungen | 71.205,07 €                                            | 23.735,02 €                                            |
| <b>Summe Erträge</b>                           | <b>7.637,15 €</b>                                      | <b>- €</b>                                             |
| <b>Ergebnis</b>                                | <b>311.410,14 €</b>                                    | <b>677.733,56 €</b>                                    |
|                                                | <b>+</b>                                               | <b>366.323,42 €</b>                                    |

Aufgestellt: Manfred Graf

49 von 117 in Zusammenstellung

Anlage 3

Kurbetrieb Travemünde  
Az.: 83.06.01.67.02

Travemünde, den 16.04.2012

**Kostenvergleich Reinigung der öffentlichen Bedürfnisanstalten**

| Aufwendungen und Erträge                           | Kosten bei<br>Aufgabener-<br>ledigung<br>KBT | Kosten bei<br>Aufgabener-<br>ledigung<br>EBL |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Unterhaltungsmaterial Gebäude und bewegl. Vermögen | 3.752,94 €                                   | 3.752,94 €                                   |
| Strom                                              | 17.712,25 €                                  | 17.712,25 €                                  |
| Gas und Heizöl                                     | 734,78 €                                     | 734,78 €                                     |
| Wasser 7%                                          | 8.536,64 €                                   | 8.536,64 €                                   |
| Reinigungsmaterial und Desinfektionsmittel         | 9.642,62 €                                   | - €                                          |
| Treib- und Schmierstoffe                           | 609,50 €                                     | 203,17 €                                     |
| Abwasser 0%                                        | 13.915,46 €                                  | 13.915,46 €                                  |
| Dienst- und Schutzkleidung                         | 485,68 €                                     | 161,89 €                                     |
|                                                    | <b>55.389,87 €</b>                           | <b>45.017,13 €</b>                           |
| Unterhaltung Gebäude und bewegl. Vermögen          | 25.002,23 €                                  | 25.009,23 €                                  |
| Abfallbeseitigung                                  | 5.600,43 €                                   | 5.600,43 €                                   |
| Schädlingsbekämpfung                               | 137,00 €                                     | 137,00 €                                     |
|                                                    | <b>30.739,66 €</b>                           | <b>30.746,66 €</b>                           |
| Bezüge                                             | 81.400,62 €                                  | 29.186,92 €                                  |
| Personalabgrenzungen ab 12/2009                    | 119,04 €                                     | - €                                          |
| Sozialbeiträge                                     | 15.826,97 €                                  | 5.537,35 €                                   |
| Gemeinde-Unfall-Versicherung                       | 681,74 €                                     | 206,25 €                                     |
| VBL                                                | 6.520,76 €                                   | 2.268,89 €                                   |
|                                                    | <b>104.549,13 €</b>                          | <b>37.199,41 €</b>                           |
| ordentliche AfA und Wertberichtigungen             | 20.923,20 €                                  | 20.923,20 €                                  |
|                                                    | <b>20.923,20 €</b>                           | <b>20.923,20 €</b>                           |
| Grundsteuer                                        | 539,44 €                                     | 539,44 €                                     |
| Kfz-Steuer                                         | 62,01 €                                      | 62,01 €                                      |
|                                                    | <b>601,45 €</b>                              | <b>601,45 €</b>                              |
| Aus- und Fortbildung                               | 79,80 €                                      | - €                                          |
| übrige sonstige Personalaufwendungen               | 5.970,50 €                                   | 1.990,17 €                                   |
| Mieten u. Pachten für bewegl. Sachen               | 1.093,00 €                                   | - €                                          |
| Servicekosten POS                                  | 1.517,01 €                                   | 505,67 €                                     |
| Fachliteratur und Zeitschriften                    | 11,38 €                                      | 11,38 €                                      |
| Telefon / Fax / Handy                              | 217,05 €                                     | 217,05 €                                     |
| Fahrtkosten Travemünde / Fährüberfahrten           | 369,21 €                                     | 123,07 €                                     |
| Versicherungen und Umlagen d. Schadensausgl.kassen | 1.375,20 €                                   | 1.375,20 €                                   |
|                                                    | <b>10.633,15 €</b>                           | <b>4.222,54 €</b>                            |
| Vergütung für Dienstleistung EBL                   |                                              | 240.187,00 €                                 |
| <b>Summe Aufwendungen</b>                          | <b>222.836,46 €</b>                          | <b>378.897,39 €</b>                          |
| 28,73% Gemeinkostenanteil                          | 64.020,91 €                                  | 21.340,30 €                                  |
| Kostenerstattungen                                 | 67,77 €                                      | - €                                          |
| <b>Summe Erträge</b>                               | <b>67,77 €</b>                               | <b>- €</b>                                   |
| <b>Ergebnis</b>                                    | <b>286.992,91 €</b>                          | <b>400.237,69 €</b>                          |
|                                                    |                                              | <b>+ 113.244,78 €</b>                        |

Aufgestellt: Manfred Graf

Kurbetrieb Travemünde  
Az.: 83.06.01.67.03

Travemünde, den 18.08.2014

## Kostenvergleich Winterdienst

### Aufgabenerfüllung durch KBT

#### Tageseinsatzkosten

| Art der Leistung                      | Menge                 | Einzelpreis | Gesamtpreis |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|
| 1 Mitarbeiter<br>VW Crafter           | 3,0 Stunden,<br>25 Km | 2,85 €      | 71,25 €     |
| 1 Traktor Kubota<br>1 Mitarbeiter     | 2,0 Stunden           | 87,71 €     | 175,42 €    |
| 1 Traktor John Derre<br>1 Mitarbeiter | 2,0 Stunden           | 50,59 €     | 101,18 €    |
| Streugut                              | 1 Pauschale           | 56,00 €     | 56,00 €     |

Tageseinsatzkosten gesamt: 403,85 €

Bei angenommenen 52 Tagen Winterdienst / Saison 21.000,20 €  
28,73% Gemeinkosten des KBT 6.033,36 €  
Gesamtkosten 27.033,56 €

### Aufgabenerfüllung durch LPA

#### Tageseinsatzkosten

| Art der Leistung                                                                 | Menge       | Einzelpreis | Gesamtpreis |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Tageseinsatz von 1 Traktor, Hand-<br>räumgeräte und 1 Arbeitskraft               | 1,5 Stunden | 48,00 €     | 72,00 €     |
| Tageseinsatz von 1 Hansa, Hand-<br>räumgeräte und 1 Arbeitskraft                 | 1,5 Stunden | 71,00 €     | 106,50 €    |
| Tageseinsatz 1 Combo, 1 Anhänger,<br>Handräumgeräte, Hako und 2<br>Arbeitskräfte | 3,0 Stunden | 125,50 €    | 376,50 €    |
| Streugut                                                                         | 1 Pauschale | 56,00 €     | 56,00 €     |

Tageseinsatzkosten gesamt: 611,00 €

Bei angenommenen 52 Tagen Winterdienst / Saison 31.772,00 €  
9,58% Gemeinkosten des KBT 3.043,76 €  
Gesamtkosten 34.815,76 €

LPA

+ 7.782,20 €

LPA hat ein neues Angebot auf der Grundlage von 52 Einsatztagen pro Winterdienstsaison unterbreitet. Die Kostenermittlung für den Kurbetrieb geht von der gleichen Annahme aus, um die Vergleichbarkeit sicher zu stellen.

Aufgestellt: Manfred Graf

Kurbetrieb Travemünde  
Az.: 83.06.01.67.01

Travemünde, den 18.04.2012

### Kostenvergleich Grünflächenpflege Priwall

| Aufwendungen und Erträge                        | Kosten bei<br>Aufgabener-<br>ledigung<br>KBT | Kosten bei<br>Aufgabener-<br>ledigung<br>Stadtgrün | Erläuterungen                        |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Kostenerstattungen                              | 62,28 €                                      | 62,28 €                                            | Erstattung VBL                       |
| Periodenfremde Erträge                          | - €                                          | - €                                                |                                      |
| <b>Summe Erträge</b>                            | <b>62,28 €</b>                               | <b>62,28 €</b>                                     |                                      |
| <u>Aufwendungen</u>                             |                                              |                                                    |                                      |
| Material                                        | 28,10 €                                      | - €                                                |                                      |
| Treib- und Schmierstoffe                        | 2.806,01 €                                   | 2.430,24 €                                         | Reduziert um Verbr. Gartengerät      |
| sonstige Hilfs- und Betriebsstoffe              | 381,04 €                                     | 381,04 €                                           |                                      |
| Dienst- und Schutzkleidung                      | 240,05 €                                     | 240,05 €                                           |                                      |
| Unterhaltung Grundst. und Gebäude               | 2.860,95 €                                   | 2.860,95 €                                         |                                      |
| Unterhaltung bewegl. Vermögen                   | 4.410,22 €                                   | 4.304,85 €                                         | Reparaturen Geräte u. Fahrzeuge      |
| Stadtgrün                                       | 4.118,09 €                                   | 4.118,09 €                                         |                                      |
| Stadtwald                                       | 1.910,80 €                                   | 1.910,80 €                                         |                                      |
| Abfallbeseitigung                               | 2.701,35 €                                   | 2.701,35 €                                         |                                      |
| Personalkosten                                  | 32.907,81 €                                  | 21.407,80 €                                        | siehe Fußnote                        |
| Personalnebenkosten (PR, GUV, ABS)              | 942,07 €                                     | 612,35 €                                           |                                      |
| Abschreibungen                                  | 9.938,41 €                                   | 9.938,41 €                                         |                                      |
| Kfz.-Steuer                                     | 310,77 €                                     | 310,77 €                                           |                                      |
| Mieten und Pachten bewegl. Sachen               | - €                                          | - €                                                | einmalig, daher nicht berücksichtigt |
| Fachliteratur                                   | 3,38 €                                       | 3,38 €                                             |                                      |
| Telefon, Fax, Handy                             | 184,30 €                                     | 184,30 €                                           |                                      |
| Fahrtkosten Fährüberfahrten                     | 361,08 €                                     | 120,36 €                                           | gedrittelt                           |
| Versicherungen / KSA                            | 617,98 €                                     | 617,98 €                                           |                                      |
| Gebühren                                        | 258,32 €                                     | 258,32 €                                           |                                      |
| Vergütung für Dienstleistungen Stadtgrün        | - €                                          | 38.094,10 €                                        |                                      |
| <b>Summe Aufwendungen</b>                       | <b>64.980,73 €</b>                           | <b>90.495,14 €</b>                                 |                                      |
| 28,73 % Gemeinkosten auf Summe der Aufwendungen | 18.668,96 €                                  | 6.222,99 €                                         | gedrittelt                           |
| <b>Summe Erträge</b>                            | <b>62,28 €</b>                               | <b>62,28 €</b>                                     |                                      |
| <b>Ergebnis</b>                                 | <b>83.587,41 €</b>                           | <b>96.655,85 €</b>                                 |                                      |
|                                                 |                                              | <b>+ 13.068,44 €</b>                               |                                      |

\* Die 2 auf dem Priwall eingesetzten Mitarbeiter setzen jeweils 20% ihrer Arbeitszeit für die Pflege der Grünanlagen ein. Bei jährlich 2034,84 Jahresarbeitsstunden pro Mitarbeiter entsprechen 20% einer Stundenzahl von jährlich insges. 813 Stunden. Dies entspricht einer Beschäftigungszeit von rund 5 Monaten. Hierfür entstehen Personalkosten von rund 11.500 Euro. Die restlichen Personalkosten verbleiben beim Kurbetrieb.

| Ostseebad           | Kurabgabe pro Tag<br>Hauptsaison | Kurabgabe pro Tag<br>Nebensaison                                                                                                                      |
|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Boltenhagen         | 2,10 €                           | 1,50 € -<br>(Jahreskurabgabe -88,20 €)                                                                                                                |
| Dahme               | € 2,50                           | Nebensaison<br>01.01.-14.03./<br>01.11.-31.12. = € 0,30<br>Zwischensaison<br>15.09.-31.10./<br>15.03.-14.05. = 1,50 €                                 |
| Eckernförde         | 2,00 €                           | 1,00 €                                                                                                                                                |
| Fehmarn             | € 1,00                           | 0,50 €                                                                                                                                                |
| Glücksburg          | 2,15 €                           | 1,00 €                                                                                                                                                |
| Grömitz             | 2,80 €                           | 1,50 €                                                                                                                                                |
| Großenbrode         | 2,20 €                           | 1,10 €                                                                                                                                                |
| Heiligenhafen       | 2,50 €                           | Zwischensaison 15.03.-<br>14.05. - 1,50 €<br>Zwischensaison 15.09.-<br>31.10. - 1,50 €                                                                |
| Hohwacht            | 2,20 €                           | Nebensaison<br>01.01. bis 31.03. = 0,50 €<br>01.11. bis 31.12. = 0,50 €<br>Zwischensaison<br>01.04. bis 31.05. = 1,10 €<br>16.09. bis 31.10. = 1,10 € |
| Laboe               | 2,00 €                           | 1,00 €                                                                                                                                                |
| Neustadt            | 2,20 €                           | 1,10 €                                                                                                                                                |
| Scharbeutz          | 2,50 Euro                        | Nebensaison<br>01.11. - 14.03. 0,50 Euro<br>Zwischensaison<br>15.03. - 14.05. /<br>15.09. - 31.10. 1,50 Euro                                          |
| Schönberg           | 2,20 €                           | 1,10 €                                                                                                                                                |
| Sehlandorfer Strand | 2,50 €                           | 1,50 €                                                                                                                                                |
| Sierksdorf          | 1,50 €                           | 1,00 €                                                                                                                                                |
| Timmendorf          | 2,60 €                           | 1,50 €                                                                                                                                                |
| Travemünde          | 2,80 €                           | 1,40 €                                                                                                                                                |
| Warnemünde          | 2,00 €                           | 1,25 €                                                                                                                                                |
| Kellenhusen         | 3,00 €                           | 06.01. bis 14.03. 1,00 €<br>01.11. bis 19.12. 1,00 €<br>15.09. bis 31.10. 2,00 €<br>15.03. bis 14.05. 2,00 €                                          |

\* Stand: 2012

Anlage 6**Entwicklung der geplanten Verlustzuweisungen 2004 bis 2020**

|                                                                                                 |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>Verlustzuweisung Stand 2004</b>                                                              | <b>-1.564</b>            |
| Haushaltskonsolidierung 2005 bis 2010<br>Vorgabe Einsparung rund 20%                            | <b>311</b>               |
| <b>Saldo</b>                                                                                    | <b>-1.253</b>            |
| Budgetübertragung an die LTM (Veranstaltung etc.)                                               | <b>173</b>               |
| <b>geplante Verlustzuweisung ab 2010 ff.</b>                                                    | <b>-1.080</b>            |
| Vorgabe Einsparung zusätzlich ca. 4 % ab 2012<br>Wertausgleich für Wegfall Erbbauzins "Maritim" | <b>42</b><br><b>-312</b> |
| <b>geplante Verlustzuweisungen 2013</b>                                                         | <b>-1.350</b>            |
| Vorgabe Einsparung zusätzlich ca. 5 % für 2014                                                  | <b>68</b>                |
| <b>geplante Verlustzuweisungen WP 2014</b>                                                      | <b>-1.282</b>            |
| Vorgabe Einsparung zusätzlich ca. 5 % ab 2015                                                   | <b>64</b>                |
| <b>geplante Verlustzuweisung für 2015 und 2016</b>                                              | <b>-1.218</b>            |

**Zukunftsplanung Perspektive 2020 plus**

|                                                                                                                                                                                                                                  |      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|
| anteilige Mehreinnahmen z.B. durch<br>Waterfront / AJA - Hotel / WoMo - Stellplatz / Fremden-<br>verkehrsabgabe / allg. Erhöhung der Kurabgabe bzw.<br>der Strandbenutzungsgebühr, der Mieten z.B. auf der Travepromenade / etc. | ca.* | 218 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|

**geplante Verlustzuweisungen für 2017**

|                         |      |     |
|-------------------------|------|-----|
| anteilige Mehreinnahmen | ca.* | 100 |
|-------------------------|------|-----|

**geplante Verlustzuweisungen für 2018**

|                         |      |     |
|-------------------------|------|-----|
| anteilige Mehreinnahmen | ca.* | 100 |
|-------------------------|------|-----|

**geplante Verlustzuweisungen für 2019**

|                         |      |     |
|-------------------------|------|-----|
| anteilige Mehreinnahmen | ca.* | 200 |
|-------------------------|------|-----|

**geplante Verlustzuweisungen ab 2020**

\*

anhängig vom jeweiligen Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen bzw. Fertigstellung der Hotelprojekte  
und des dann laufenden Geschäfts

## Kurbetrieb Travemünde

Verrechnung des finanziellen Überschusses aus dem Wirtschaftsjahr 2011

|                                        |              | Planung            | Ist                |                                                                            |
|----------------------------------------|--------------|--------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Verbindlichkeiten gg. der HL aus 2010  | rund         | 309.777,00         |                    |                                                                            |
| Verlustrückweisung von der HL für 2011 |              | 862.000,00         |                    |                                                                            |
| Gewinn 2011 (Maritim Verkauf)          | rund         | 4.578.679,00       | 5.750.456,00       |                                                                            |
| abzüglich                              |              |                    |                    |                                                                            |
| Jahr 2012 lt. Wirtschaftsplan          | Vorgabe FB 2 | -1.322.000,00      | -1.320.429,24      | Jahresabschluss 2012 - beschlossen                                         |
| Jahr 2013 lt. Wirtschaftsplan          | Vorgabe FB 2 | -1.350.000,00      | -1.095.419,51      | Jahresabschluss 2013 - beschlossen                                         |
| Jahr 2014 lt. Wirtschaftsplan          | Vorgabe FB 2 | -1.282.000,00      | -1.282.000,00      | ca.                                                                        |
| Jahr 2015 lt. Wirtschaftsplan          | Vorgabe FB 2 | -1.218.000,00      | -1.218.000,00      | ca.                                                                        |
| <b>Rest - Guthaben</b>                 |              | <b>578.456,00</b>  | <b>834.607,25</b>  |                                                                            |
| Jahr 2016 Planungsansatz               | Vorgabe FB 2 | -1.218.000,00      | -1.218.000,00      | ca.                                                                        |
| <b>Zuschuss für das Jahr 2016</b>      |              | <b>-639.544,00</b> | <b>-383.392,75</b> |                                                                            |
| <b>Ansatz im WP</b>                    |              | <b>-640.000,00</b> | <b>-385.000,00</b> | geplanter Zuschuss von der HL<br>an den KBT in 2016<br>(Ansatz im WP 2015) |



► Nr. VO/2015/02902  
öffentlich

Lübeck, 06.08.2015

## Bericht

Verantwortliche Bereiche:  
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

## Quartalsbericht II/2015 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde

### Beratungsfolge:

| Datum      | Gremium                                                                  | Status     | Zuständigkeit     |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------|
| 14.09.2015 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

### Anlass:

Bericht der Werkleitung zum Erfüllungsgrad des Wirtschaftsplanes, des öffentlichen Zwecks, zu den Risiken und ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
Ergebnis:

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:

☐ Ja  
☒ Nein  
Nicht erforderlich

Die Maßnahme ist:

☐ neu  
☐ freiwillig  
☒ vorgeschrieben durch: EigVo

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein  
☒ Ja (Anlage 1)

### Bericht:

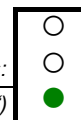
Siehe Anlage

### Anlagen :

KBT – Anlage 1 – QB II - 2015

Kurbetrieb Travemünde  
Quartalsbericht II/2015

Status:  
(„grün“)



## 1. Erfüllung städtischer Vorgaben

### 1.1 Jahresergebnis

| T€                      | Plan            | Hochrechnung    | Abweichung |             | Ergebnis<br>Vorjahr |
|-------------------------|-----------------|-----------------|------------|-------------|---------------------|
| <b>Jahresfehlbetrag</b> | <b>-1.218,0</b> | <b>-1.218,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0%</b> | <b>-1.213,1</b>     |

Tendenz ➡

### 1.2 sonstige Vorgaben

–

## 2. Finanz- und Leistungskennzahlen

| T€                                   | Plan            | Hochrechnung    | Abweichung   |              | Ergebnis<br>Vorjahr |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|---------------------|
| Umsatzerlöse                         | 1.246,0         | 1.220,0         | -26,0        | -2,1%        | 1.357,0             |
| sonst. Erträge, Leistungen           | 1.140,5         | 1.125,0         | -15,5        | -1,4%        | 1.142,0             |
| Bestandsveränderungen                | 0,0             | 0,0             | 0,0          | –            | 0,0                 |
| <b>Gesamtleistung</b>                | <b>2.386,5</b>  | <b>2.345,0</b>  | <b>-41,5</b> | <b>-1,7%</b> | <b>0,0</b>          |
| Materialaufwand                      | 1.164,0         | 1.130,0         | -34,0        | -2,9%        | 1.275,0             |
| Personalaufwand                      | 1.227,0         | 1.227,0         | 0,0          | 0,0%         | 1.155,9             |
| sonst. betr. Aufwendungen            | 418,5           | 411,0           | -7,5         | -1,8%        | 425,2               |
| <b>Gesamtaufwand</b>                 | <b>2.809,5</b>  | <b>2.768,0</b>  | <b>-41,5</b> | <b>-1,5%</b> | <b>2.856,1</b>      |
| Abschreibungen                       | 740,0           | 740,0           | 0,0          | 0,0%         | 741,7               |
| <b>betriebliches Ergebnis (EBIT)</b> | <b>-1.163,0</b> | <b>-1.163,0</b> | <b>0,0</b>   | <b>0,0%</b>  | <b>-1.098,8</b>     |

Tendenz ➡

| T€                          | Plan  | Hochrechnung | Abweichung |      | Ergebnis<br>Vorjahr |
|-----------------------------|-------|--------------|------------|------|---------------------|
| Zinsergebnis                | -37,5 | -37,5        | 0,0        | 0,0% | -79,6               |
| aus Beteiligungen/Organsch. | 0,0   | 0,0          | 0,0        | –    | 0,0                 |
| sonstiges Finanzergebnis    | 0,0   | 0,0          | 0,0        | –    | 0,0                 |
| Außerordentliches Ergebnis  | 0,0   | 0,0          | 0,0        | –    | 0,0                 |
| Ertrags- u. sonst. Steuern  | 17,5  | 17,5         | 0,0        | 0,0% | 34,7                |

|                                                            | Ist 30.06.2015 | Ist 30.06.2014 |
|------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Anzahl angereiste Gäste im Quartal<br>(gem. Meldescheinen) | 33.511         | 34.570         |
| Anzahl Übernachtungen im Quartal                           | 169.766        | 164.874        |
| Einnahmen (Netto) Kurabgabe im<br>Quartal                  | 337.754        | 358.924        |
| Einnahmen (Netto) WoMo-Parkplatz-<br>Entgelte im Quartal   | 16.447         | 13.781         |

## 3. Haushaltsrelevanz (positive Zahl: haushaltsentlastend; negative Zahl: haushaltsbelastend)

| T€                | Plan | Hochrechnung | Abweichung |   | Ergebnis<br>Vorjahr |
|-------------------|------|--------------|------------|---|---------------------|
| Verlustrausgleich | 0,0  | 0,0          | 0,0        | – | 0,0                 |

#### 4. Stellungnahme der Werkleitung

##### ... zu Abweichungen von städt. Vorgaben und Gegensteuerungsmaßnahmen

Aufgrund der schlechten Witterung seit Anfang der Saison vom 15.05. bis 30.06. fallen die Einnahmen (12 T€) bei den Strandbenutzungsgebühren entsprechend gering aus. Anfang Juli war das Wetter wesentlich besser und hat auch mehr Besucher an den Strand gelockt. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten Einnahmen (140 T€) bei den Strandbenutzungsgebühren bis zu 14.09. nicht mehr erreicht werden können. Im Wirtschaftsplan 2015 war noch eine geminderte Kurabgabe - Inkasso - Provision von 35 T€ eingeplant. Da diese Inkasso - Provision nicht nur wie geplant halbiert, sondern ganz gestrichen wurde, kann diese "weggefallene" Ausgabe als Ausgleich zu den Strandbenutzungsgebühren gesehen werden.

##### ... zu nicht planmäßigen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und Gegensteuerungsmaßnahmen

-

##### sonstige Anmerkungen der Werkleitung

Abweichend zum Geschäftsjahr 2014 wurden in 2015 die Bootslieger - Kurabgabebescheide bereits im 1. Quartal erstellt. Der Betrag in Höhe von 43 T€ ist dann auch schon in den Erträgen "Kurabgabe" im ersten Quartal eingeflossen. Sofern keine negativen Umstände eintreten, wird der KBT seinen Wirtschaftsplan 2015 voraussichtlich einhalten können. Natürlich kann sich unsere Hochrechnung Saison- und Witterungsbedingt jeder Zeit positiv oder negativ verändern.



► **Nr. VO/2015/02872**  
**öffentlich**

Lübeck, 06.07.2015

**Vorlage**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung:** Wolfgang Weber (E-Mail: wolfgang.weber@luebeck.de Telefon: 122-6130)

**Gründungsviertel - Errichtung und Betrieb eines  
 Blockheizkraftwerkes zur Energie- und Fernwärmeversorgung der  
 Neubebauung und Verpflichtung zu Anschluss und Nutzung**

**Beratungsfolge:**

| Datum      | Gremium                                                                     | Status          | Zuständigkeit      |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|
| 15.07.2015 | Senat                                                                       | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 07.09.2015 | Bauausschuss                                                                | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 14.09.2015 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für<br>den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 15.09.2015 | Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und<br>Ordnung                             | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 22.09.2015 | Hauptausschuss                                                              | Öffentlich      | zur Vorberatung    |
| 24.09.2015 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck                                          | Öffentlich      | zur Entscheidung   |

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, zur Energieversorgung der neu zu bebauenden Grundstücke im Gründungsviertel ein Blockheizkraftwerk durch einen Investor errichten zu lassen.
2. Zur Auswahl des Investors ist eine Ausschreibung durchzuführen mit dem Gegenstand Bau und Betrieb eines Blockheizkraftwerks (BHKW) einschließlich Energielieferungsvertrag zur energetischen Versorgung des Gründungsviertels.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, in die Kaufverträge mit den Erwerbern der Grundstücke im Gründungsviertel für die Käufer eine Verpflichtung zum Anschluss an das vorgesehene Blockheizkraftwerk und zur Abnahme der von dort gelieferten Energie im zulässigen rechtlichen Rahmen aufzunehmen.

**Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
 Ergebnis:

Bereich Recht

keine rechtlichen Bedenken

Klimaleitstelle

keine Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen  
 gem. § 47 f GO ist erfolgt:

|                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| <input type="checkbox"/>            | Ja   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Nein |

Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden von dieser Vorlage nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

|                                     |                       |
|-------------------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/>            | neu                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | freiwillig            |
| <input type="checkbox"/>            | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen:

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/>            | Nein               |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Ja (s. Begründung) |

**Begründung:**

Zur energetischen Versorgung der neu zu bebauenden Grundstücke im Gründungsviertel soll durch einen Investor bzw. Contractor ein Blockheizkraftwerk (BHKW) errichtet und betrieben werden. Es liefert neben der Energie für Raumheizung und Warmwasserbereitung Strom, der auch selbst genutzt werden kann.

Eine Untersuchung der Stadtwerke Lübeck hat ergeben, dass ein Blockheizkraftwerk für die Neubebauung im Gründungsviertel wirtschaftlich betrieben werden kann und durch eine effizientere Wärme-Erzeugung und Wärme-Speicherung wirtschaftliche und ökologische Vorteile gegenüber konventionellen, individuellen Einzelheizungen bietet. Voraussetzung dafür ist, dass eine definierte Energieabnahme kontinuierlich gesichert erfolgt.

Um diese Voraussetzungen eines wirtschaftlichen Betriebes des BHKW für Verbraucher und Betreiber zu gewährleisten, soll im Grundstückskaufvertrag eine individuelle Energieerzeugung für die jeweiligen zu bebauenden Grundstücke ausgeschlossen werden und es soll eine rechtliche Bindung zur Abnahme der Energie und über den Anschluss an das BHKW vereinbart werden.

Die Energie muss zur derzeit geplanten Fertigstellung der ersten Gebäude zum Ende des zweiten Quartals 2017 geliefert werden können.

Das BHKW soll in zentraler Lage des Baugebietes im räumlichen Zusammenhang mit der Tiefgarage an der Einhäuschen Querstraße errichtet werden.

Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Instandhaltung des BHKW (Contracting) werden in einem zweistufigen, EU weiten Verfahren ausgeschrieben.

Das Contracting umfasst folgende Leistungen:

- Konzept der Energieversorgung
- Errichtung des BHKW
- Betrieb des BHKW
- Lieferung von Energie (Strom, Wärme etc.) für die Dauer von mindestens 10 Jahren
- Finanzierung
- Wartung

Der Contractor errichtet und betreibt die Energieanlage auf eigenes Risiko und Kosten. Die Anlagen stehen im Eigentum des Contractors. Die Hansestadt Lübeck wird keine vertraglichen Abnahmeverpflichtungen eingehen, sondern der Contractor erhält von der HL die Möglichkeit, auf dem von der HL zur Verfügung gestellten Grundstück ein BHKW zu errichten und zu betreiben und mit den Endabnehmern Energielieferungsverträge abschließen, über die Bau und Betrieb des BHKW refinanziert werden (Konzession).

Angesichts der inhaltlichen wie verfahrensmäßigen Komplexität der vorgesehenen Ausschreibung mit EU-weitem Teilnahmewettbewerb soll ein mit dieser Art Vergabeverfahren erfahrendes Ingenieurbüro beauftragt werden.

Ein Beschluss des Hauptausschusses zur Beauftragung eines Fachplanungsbüros zur Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung ist nicht erforderlich, weil der Auftragswert unter 25.000 € liegen wird.

**Kosten und Finanzierung:**

Kosten entstehen der Hansestadt Lübeck nur für Vorbereitung und Durchführung einer Contractingausschreibung für Bau und langjährigen Betrieb es BHKW. Alle weiteren Kosten für z.B. Planung, Bau und Betrieb der Wärmeerzeugungsanlage, der Leitungen usw. werden bei Umsetzung der vorgesehenen Erschließung in den Preisen der Wärmelieferung über die Laufzeit des Wärmelieferungsvertrages verteilt enthalten sein.

Das Bauwerk zur Unterbringung des BHKW wird vom Bauherrn des Gebäudes an der Einhäuschen Querstraße im Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage oder separat vorab errichtet und an den BHKW - Betreiber vermietet.

**Anlagen:**

Rahmenplan Gründungsviertel mit Entwurf Energiekonzept

Senator F. - P. Boden

Energiekonzept  
ENTWURF



BHKW - Blockheizkraftwerk



Verteilerleitung mit Leitungsrecht



Hausanschluß

Gründungsviertel  
R a h m e n p l a n

Fachbereich 5 - Planen und Bauen  
 Bereich 5.610 - Stadtplanung | Bauordnung

25.03.2015 Grönhagen / Stoldt





► **Nr. VO/2015/02932**  
**öffentlich**

**Lübeck, 24.08.2015**

## **Vorlage**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung:** Conja Grau (E-Mail: [conja.grau@luebeck.de](mailto:conja.grau@luebeck.de) Telefon: 122-5906)

## **INTERREG 5A** **hier: Unterzeichnung der "Vereinbarung zur Einrichtung des** **Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur Abwicklung des** **Kooperationsprogramms Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-** **2020"**

### **Beratungsfolge:**

| <b>Datum</b> | <b>Gremium</b>                                                           | <b>Status</b>   | <b>Zuständigkeit</b> |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------|
| 01.09.2015   | Senat                                                                    | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung   |
| 14.09.2015   | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich      | zur Vorberatung      |
| 22.09.2015   | Hauptausschuss                                                           | Öffentlich      | zur Vorberatung      |
| 24.09.2015   | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck                                       | Öffentlich      | zur Entscheidung     |

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Hansestadt Lübeck stimmt dem Inhalt der als Anlage 2 beigefügten „Vereinbarung zur Einrichtung des Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur Abwicklung des Kooperationsprogramms Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020“ zu.
2. Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:  
 Ergebnis:

Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Koordination) - zugestimmt  
 1.300- Bereich Recht – keine rechtlichen Bedenken  
 1.201- Haushalt und Steuerung- zugestimmt

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
 Begründung:

|                                     |
|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            |
| <input checked="" type="checkbox"/> |

Ja  
 Nein  
 Zum gegenwärtigen Stand entstehen keine konkreten Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche

Die Maßnahme ist:

|                                     |
|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            |
| <input checked="" type="checkbox"/> |

neu  
 Freiwillig- zugrunde liegt der Beschluss der

|                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Bürgerschaft vom 28.11.2013 |
| <input type="checkbox"/> | vorgeschrieben durch:       |

Finanzielle Auswirkungen:

|                                     |                                              |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | Nein                                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Ja (Anlage 1) – Im Haushalt bereits geordnet |

**Begründung:**

Als Anlage beigefügt

**Anlagen:**

Anlage 2 : Begründung INTERREG V

Anlage 3: Vereinbarung zur Einrichtung des Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur Abwicklung des Kooperationsprogramms Interreg V A Deutschland-Danmark 2014 - 2020

Senator Sven Schindler

## 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften

Anlage zur Vorlage vom  
VO-Nr.:2015/VO/02932KONSUMTIV**Produkt 571001- Wirtschaftsförderung**

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Erträge                       |            |            |            |            |
| Aufwendungen                  | -44.100,00 | -44.100,00 | -44.100,00 | -44.100,00 |
| Saldo Ergebnisplan            | -44.100,00 | -44.100,00 | -44.100,00 | -44.100,00 |
| Einzahlungen                  |            |            |            |            |
| Auszahlungen                  | -44.100,00 | 44.100,00  | 44.100,00  | 44.100,00  |
| Saldo Finanzplan              | -44.100,00 | 44.100,00  | 44.100,00  | 44.100,00  |

| 2015                | Ergebnisplan | Finanzplan |                |                |
|---------------------|--------------|------------|----------------|----------------|
| Mittel veranschlagt | x            | x          | Ergebnisplan   | Finanzplan     |
| Zusätzl. zu ordnen  |              |            | Gesamtlaufzeit | Gesamtlaufzeit |
| Haushaltsbelastend  | x            | x          | x              | x              |
| Haushaltsentlastend |              |            |                |                |
| Haushaltsneutral    |              |            |                |                |

| Haushaltsjahr          | Produktsachkonten |                                                                                  | Ergebnisplan |
|------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 2015                   | Bezifferung       | Bezeichnung                                                                      | Betrag in €  |
| (Minder) Erträge:      |                   |                                                                                  |              |
| (Mehr) Erträge:        |                   |                                                                                  |              |
| (Minder) Aufwendungen: |                   |                                                                                  |              |
| Aufwendungen:          | 571001.5315000    | Wirtschaftsförderung/<br>Zuw.u. Zusch. f. lfd.<br>Zwecke v. verb.<br>Unternehmen | -35.600,00   |
| Aufwendungen:          | 571001.5451000    | Wirtschaftsförderung/ Erst.<br>v. Aufwendungen Land                              | -8.500,00    |
|                        |                   | Saldo Ergebnisplan                                                               | -44.100,00   |

|                        | Produktsachkonten |                                                                                  | Finanzplan  |
|------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------|
|                        | Bezifferung       | Bezeichnung                                                                      | Betrag in € |
| (Minder) Einzahlungen: |                   |                                                                                  |             |
| (Mehr) Einzahlungen:   |                   |                                                                                  |             |
|                        |                   |                                                                                  |             |
| (Minder) Auszahlungen: |                   |                                                                                  |             |
| Auszahlungen:          | 571001.7315000    | Wirtschaftsförderung/<br>Zuw.u. Zusch. f. lfd.<br>Zwecke v. verb.<br>Unternehmen | -35.600,00  |
| Auszahlungen:          | 571001.7451000    | Wirtschaftsförderung/ Erst.<br>v. Auszahlungen Land                              | -8.500,00   |
|                        |                   | Saldo Finanzplan                                                                 | -44.100,00  |

## Anlage 2 - Begründung

**INTERREG 5a Programm Deutschland-Danmark**

Mit den Vorbereitungen für die neue Förderperiode 2014-2020 ist bereits im Frühjahr 2011 begonnen worden. Die Hansestadt Lübeck ist seit Anbeginn in die Vorbereitungen eingebunden. Die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH hat dazu berichtet und die erforderlichen Bürgerschaftsbeschlüsse vorbereitet. Dazu gehören der Bürgerschaftsbeschluss zur Beteiligung und Finanzierung des Interreg 5A Programm vom 26.11.2013 und der Bürgerschaftsbeschluss vom 27.03.2014 zur Zustimmung des Operationellen Programms.

Das Interreg 5a Programm Deutschland-Danmark ist am 17.12.2014 (C(2014) 10123 final) von der Europäischen Union genehmigt worden. Mit der Programmgenehmigung verpflichten sich die Programmpartner (Lübeck, Flensburg, Kiel, Neumünster und die Kreise Rendsburg-Eckernförde, Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Ostholstein und Plön sowie die Regionen Syddanmark und Sjælland), das Programm ordnungsgemäß abzuwickeln und dafür die Haftung zu übernehmen.

Auf gemeinsamen Beschluss aller Programmpartner vom 21.10.2013 wurde bei der Investitionsbank eine Verwaltungsbehörde eingerichtet. Für die Umsetzung der Programmgenehmigung ist ein Vertrag zwischen den Programmpartnern und der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB-SH) abzuschließen.

Der anliegende Vertragsentwurf ist das finale, zwischen allen Programmpartnern abgestimmte Dokument.

Inhaltlich ist der Vertrag (s. Anlage) in 8 Artikel aufgeteilt, die die Aufgaben und Pflichten der IB-SH und der Programmpartner im Innenverhältnis regeln. Neben den administrativen Aufgaben der IB-SH ist in diesem Dokument, Artikel 6 Absatz 1 die „Haftung der Programmpartner“ geregelt.

Die Haftungsübernahme durch die Programmpartner unterscheidet sich nicht wesentlich von der in den vorherigen Programmzeiträumen. Neu hinzu gekommen ist lediglich die Haftungsverteilung für Projektpartner, die außerhalb der Programmregion ihren Sitz haben und für die die Haftungsverteilung prozentual nach Bevölkerungszahlen mit Stand 01.01.2012 geregelt ist.

Wie im voran gegangenen Programmzeitraum 2007-2014 ist auch diesmal wieder die Kommunalaufsicht zu beteiligen. Nach Auskunft der Kommunalaufsicht ist grundsätzlich ihrerseits die Genehmigung des Vertrags erforderlich. Ein Ausnahmetatbestand ist nur dann gegeben, wenn ein Kreis bzw. eine kreisfreie Stadt über einen ausgeglichenen Haushalt verfügen.

Zunächst muss die Bürgerschaft dem Vertragsinhalt zustimmen. Im Anschluss daran ist die kommunalaufsichtliche Stellungnahme einzuholen.

Mit diesem Bürgerschaftsbeschluss ist der findet der letzte notwendig Schritt statt, um das Förderprogramm erfolgreich auf den Weg zu bringen.

Tabellarische Übersicht über die Programmgenese – Die Hansestadt Lübeck war stets vertreten durch Verwaltungsmitarbeiter (verantwortliche Senatoren) oder die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH, Herrn Arndt.

|                |                                                                               |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| <b>05.2011</b> | Einrichtung einer beide Programmgebiete umfassenden Arbeitsgruppe             |
| <b>10.2011</b> | Vorlage eines von der AG erstellten Diskussionspapiers zur Neuausrichtung der |

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | deutsch-dänischen INTERREG A-Förderung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>04.2012</b>     | <p>Vorlage einer Expertise zur deutsch-dänischen INTERREG 5A-Förderung durch die Firmen Rambøll und Georg Consulting im Auftrag der Staatskanzlei Schleswig-Holstein</p> <p>Diese Expertise kam - auf Basis der Untersuchung ausgewählter sozio-ökonomischer Daten und vorhandener Strategien/Studien - zu dem Ergebnis, dass sehr gute Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit beider INTERREG 4A-Programmräume bestünden.</p>                                    |
| <b>25. 04.2012</b> | <p>Deutsch- dänisches Treffen in Harrislee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entscheidung für Zusammenlegung</li> <li>• Einrichtung einer Lenkungsgruppe zur strategischen Begleitung der Programmaufstellung</li> <li>• Einrichtung einer Koordinierungsgruppe mit jeweils einem Vertreter der Region Syddanmark, der Region Sjælland und der Landesregierung Schleswig-Holstein (später mit jeweils einem Vertreter beider 4A-Programme).</li> </ul> |
| <b>07./08.2012</b> | Ausschreibung der SWOT-Analyse und der Ex-ante Evaluierung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>19.09.2012</b>  | <p>1. Sitzung der Lenkungsgruppe in Vejle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entscheidung über die Auswahl der Gutachter</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>09.2012</b>     | Vergabe der SWOT-Analyse und der Ex-ante Evaluierung an die deutsch-dänische Bietergemeinschaft COWI/dsn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>08.11.2012</b>  | <p>2. Sitzung der Lenkungsgruppe in Plön:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion erster Entwurf der SWOT-Analyse, Festlegung des Zeitplans</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>12.2012</b>     | Vorlage Entwurf SWOT-Analyse durch COWI/dsn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>12.12.2012</b>  | Konferenz in Kolding mit ca. 250 Teilnehmern: Diskussion des Entwurfs der SWOT-Analyse und erster möglicher Projektideen in Workshops zu den Themen Innovation, Energie, Umwelt, Wettbewerbsfähigkeit, Kultur, Arbeitsmarkt und Kompetenzentwicklung.                                                                                                                                                                                                              |
| <b>12.12.2012</b>  | <p>3. Sitzung der Lenkungsgruppe in Kolding:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion über mögliche Organisationsmodelle</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>01.2013</b>     | Einrichtung eines Internet-Blogs als offenes Stakeholder-Forum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>23.01.2013</b>  | Programmierungsworkshop der Arbeitsgruppe mit INTERACT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>31.01.2013</b>  | <p>4. Sitzung der Lenkungsgruppe in Sorø:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion über die möglichen thematischen Ziele und</li> <li>• Organisation der Programmverwaltung</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>09.04.2013</b>  | <p>5. Sitzung der Lenkungsgruppe in Flensburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung der vier thematischen Ziele und Diskussion der Ausgestaltung der Entscheidungsstrukturen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>15.04.2013</b>  | Workshop mit regionalen Akteuren zum thematischen Ziel 8 – Arbeitsmarkt in Vejle                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>18.04.2013</b>  | Workshop mit regionalen Akteuren zum thematischen Ziel 1 –Innovation in Flensburg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>24.04.2013</b>  | Workshop mit regionalen Akteuren zum thematischen Ziel 6 –Umwelt in Eutin                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>15.05.2013</b>  | Workshop mit regionalen Akteuren zum thematischen Ziel 11 –Institutionelle Zusammenarbeit sowie Kultur & Umwelt in Sorø                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>17.06.2013</b>  | <p>6. Sitzung der Lenkungsgruppe in Flensburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewertung der Angebote für das Sekretariat</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung darüber, dass das Sekretariat in Kruså (DK) und die Verwaltungsbehörde auf deutscher Seite angesiedelt wird</li> </ul>                                                                                                                                                                |
| <b>07.2013</b>               | Online-Umfrage für Projektpartner von INTERREG 4A zur Sammlung von Erfahrungen aus INTERREG 4A sowie den Möglichkeiten zum Abbau administrativer Hürden                                                                                                                                                                                   |
| <b>05.09.2013</b>            | 7. Sitzung der Lenkungsgruppe in Kolding: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entscheidung über Ansiedlung der Verwaltungsbehörde bei der IB.SH (D)</li> <li>• finale Entscheidung über Zusammensetzung des INTERREG-Ausschusses</li> <li>• Festlegung über die 4 Prioritäten.</li> </ul>                                            |
| <b>21.10.2013</b>            | 8. Sitzung der Lenkungsgruppe in Kiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finale Entscheidung über Aufgabenteilung zwischen Verwaltungsbehörde und Sekretariat</li> <li>• über Mittelverteilung zwischen den Prioritäten</li> <li>• über die Förderquote</li> <li>• über die Beteiligung privater als Zuschussempfänger.</li> </ul> |
| <b>29.11.2013-31.01.2014</b> | Öffentlicher Konsultationsprozess für das Programm und die Strategische Umweltprüfung (bis 07.02.14) an 970 Adressaten                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>17.12.2014</b>            | Genehmigung des OP durch die Europäische Kommission                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>25.03.2015</b>            | Konstituierende Sitzung des Interreg-Ausschuss                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>25.06.2015</b>            | 2. Interreg-Ausschuss Sitzung (Beschluss von Projekten und administrativen Dingen)                                                                                                                                                                                                                                                        |



**Vereinbarung  
zur Einrichtung des Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur  
Durchführung des Kooperationsprogramms  
Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020**

---

**Aftale  
om etablering af forvaltnings- og kontrolsystemet og om  
gennemførelsen af samarbejdsprogrammet  
Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020**

**Deutsche Fassung S. 2-14,  
dänische Fassung S. 15-26,  
Unterschriften S. 27,  
Anlagen S. 28-49.**

---

**Tysk version s. 2-14,  
dansk version s. 15-26,  
underskrifter s. 27  
bilag s. 28-49.**

## Inhalt

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Vorbemerkung.....                                                                       | 3  |
| Artikel 1 Gegenstand der Vereinbarung.....                                              | 4  |
| Artikel 2 Einrichtungen für die Durchführung des Programms .....                        | 4  |
| 1. Verwaltungsbehörde.....                                                              | 4  |
| 2. Sekretariat.....                                                                     | 5  |
| 3. Interreg-Ausschuss.....                                                              | 5  |
| 4. Prüfbehörde und Second Level Prüfung.....                                            | 6  |
| Artikel 3 Technische Hilfe .....                                                        | 6  |
| Artikel 4 Kontrollen auf Projektebene.....                                              | 8  |
| Artikel 5 Festlegung von Prozessen und Abläufen für die Durchführung des Programms..... | 9  |
| 1. Auszahlungen .....                                                                   | 9  |
| 2. Monitoring .....                                                                     | 9  |
| 3. Projektbewertung, Projektauswahl und Vertragsabschluss .....                         | 9  |
| 4. Beschwerdemanagement .....                                                           | 10 |
| Artikel 6 Festlegungen im Fall von Schwierigkeiten bei der Durchführung.....            | 11 |
| 1. Haftung der Programmpartner .....                                                    | 11 |
| 2. Unregelmäßigkeiten und Wiedereinzahlung von Beträgen .....                           | 11 |
| 3. Finanzkorrekturen und Systemfehler.....                                              | 12 |
| 4. Programmunterbrechung oder Aussetzung von Zahlungen.....                             | 12 |
| 5. Gerichtliche und außergerichtliche Verfahren gegen Projektpartner .....              | 12 |
| 6. Zahlungsunfähigkeit von Projektpartnern.....                                         | 12 |
| 7. Regelungen zum Programmabschluss .....                                               | 13 |
| Artikel 7 Weitere Regelungen .....                                                      | 13 |
| 1. Festlegung der Arbeitssprachen.....                                                  | 13 |
| 2. Nichtbeachtung von Vereinbarungen und Fristsetzungen – Sanktionen.....               | 13 |
| 3. Änderungen der Vereinbarung .....                                                    | 13 |
| 4. Schiedsklausel .....                                                                 | 13 |
| Artikel 8 Inkrafttreten und Geltungsdauer .....                                         | 14 |
| Anlage 1 Genehmigung des Programms durch die EU-KOM.....                                | 28 |
| Anlage 2 Aufgabenverteilung im Rahmen der Technischen Hilfe .....                       | 36 |
| Anlage 3 Kosten Prüfbehörde .....                                                       | 47 |
| Anlage 4 Budget Technische Hilfe .....                                                  | 48 |
| Anlage 5 Kofinanzierungsanteile der Programmpartner .....                               | 49 |

## Vereinbarung zur Einrichtung des Verwaltungs- und Kontrollsystems und zur Durchführung des Kooperationsprogramms Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020

---

zwischen

der **Region Sjælland** und der **Region Syddanmark** auf dänischer Seite und den **Kreisen Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde, Ostholstein** und **Plön** sowie den Städten **Kiel, Flensburg, Neumünster** und **Lübeck** auf deutscher Seite, im weiteren einzeln oder gemeinsam „Programmpartner“ genannt,

der **Investitionsbank Schleswig-Holstein, Fleethörn 29-31, 24103 Kiel, Deutschland**, vertreten durch den Vorstand, als Verwaltungsbehörde des Programms, im weiteren „IB.SH“ genannt, sowie

dem Ministerium für Justiz, Kultur und Europa des Landes Schleswig-Holstein für die Prüfbehörde des Programms, im weiteren „MJKE“ genannt.

Um das Unterzeichnungsverfahren zu vereinfachen, schließt jeder Programmpartner die vorliegende Vereinbarung mit identischem Wortlaut bilateral mit der IB.SH und dem MJKE für die Prüfbehörde ab. Alle einzelnen Ausfertigungen der Vereinbarung sollen dabei eine gemeinsame Vereinbarung bilden, die nur aufgrund eines einstimmigen Beschlusses aller Programmpartner, der IB.SH und des MJKE für die Prüfbehörde geändert werden kann.

### Vorbemerkung

Die in dieser Vereinbarung verwendeten Amts- und Funktionsbezeichnungen sind geschlechtsneutral aufzufassen.

Das Land Schleswig-Holstein als Träger der IB.SH und Erhvervsstyrelsen in København werden nicht Parteien der Vereinbarung, willigen aber in den Abschluss dieser Vereinbarung ein.<sup>1</sup> Erhvervsstyrelsen wird zudem noch eine gesonderte Vereinbarung mit den beiden dänischen Regionen schließen.

---

<sup>1</sup> Nachrichtlich: Das Land Schleswig-Holstein gem. § 8 Abs. 2 Investitionsbankgesetz und Erhvervsstyrelsen gem. § 29 Bekendtgørelse Nr. 532.

## Artikel 1

### Gegenstand der Vereinbarung

- a. Die Programmpartner, die Verwaltungsbehörde und die Prüfbehörde werden gemeinschaftlich das Kooperationsprogramm „Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020“ (CCI 2014TC16RFCB056) – im weiteren „Programm“ genannt - gemäß der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 17.12.2014 (Anlage 1) unter Beachtung insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 – im weiteren „VO (EU) 1303/2013“ genannt – und der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 – im weiteren „VO (EU) 1299/2013“ genannt – sowie den zu diesen Verordnungen von der Europäischen Kommission erlassenen Delegierten Verordnungen und Durchführungsverordnungen durchführen. Auf dänischer Seite wird das Programm außerdem in Übereinstimmung mit den Bekendtgørelse Nr. 144 vom 18.02.2014, Nr. 532 von 27.05.2014 und Nr. 586 vom 03.06.2014 durchgeführt.
- b. Die Aufgaben und Pflichten bei der Programmdurchführung werden im Rahmen dieser Vereinbarung zwischen den Programmpartnern, der IB.SH und dem MIKE für die Prüfbehörde geregelt.
- c. Alle Programmteilnehmer verpflichten sich gegenseitig zur verantwortlichen Mitwirkung für die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Verwaltung und Durchführung des Programms.

## Artikel 2

### Einrichtungen für die Durchführung des Programms

Für die Programmdurchführung werden folgende Behörden und Stellen eingerichtet:

1. Eine Verwaltungsbehörde
2. Ein gemeinsames Sekretariat, im weiteren „Sekretariat“ genannt
3. Ein Begleitausschuss, im weiteren „Interreg-Ausschuss“ genannt
4. Eine Prüfbehörde, die unterstützt wird von einer Prüfergruppe.

#### 1. Verwaltungsbehörde

- a. Die Verwaltungsbehörde ist verantwortlich für die Verwaltung und Durchführung des Programms in seiner Gesamtheit. Sie nimmt auf der Grundlage von Art. 21 Abs. 1 VO (EU) 1299/2013 gleichzeitig die Aufgaben der Bescheinigungsbehörde wahr.
- b. Die Programmpartner haben am 21.10.2013 beschlossen, dass die Verantwortung und die Funktion als Verwaltungsbehörde im Sinne von Art. 125 VO (EU) 1303/2013 und Art. 23 VO (EU) 1299/2013 sowie als Bescheinigungsbehörde im Sinne von Art. 126 VO (EU) 1303/2013 und Art. 24 VO (EU) 1299/2013 der IB.SH übertragen wird. Die Verwaltungsbehörde hat ihren Sitz bei der IB.SH in Kiel, Deutschland.
- c. Sie richtet in Absprache mit den Programmpartnern ein gemeinsames Sekretariat gem. Art. 23 Abs. 2 VO (EU) 1299/2013 ein, das die Verwaltungsbehörde und den Interreg-Ausschuss in ihren entsprechenden Aufgaben unterstützt.

- d. Die IB.SH ist Anstellungsträger der Mitarbeiter der Verwaltungsbehörde.
- e. Im Rahmen ihrer Aufgaben legt die Verwaltungsbehörde, insbesondere auch in Verbindung mit ihrer Funktion als Bescheinigungsbehörde, Vorbeugungsmaßnahmen gegen Betrug fest.
- f. Die Programmpartner beauftragen die Verwaltungsbehörde, ihre Aufgaben im gesamten Programmgebiet wahrzunehmen.
- g. Die Verwaltungsbehörde hat allen Pflichten, die sich aus den in Art. 1 a) genannten Verordnungen, dem Programm, der Entscheidung der Europäischen Kommission zur Genehmigung des Programms sowie dieser Vereinbarung ergeben, nachzukommen. Ungeachtet dessen hat sie ihre Aufgaben in Übereinstimmung mit den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden institutionellen, gesetzlichen und finanziellen Bestimmungen auszuführen.
- h. Die Programmpartner verpflichten sich gegenüber der IB.SH zur verantwortlichen Mitwirkung bei der Verwaltung und Durchführung des Programms.
- i. Die Verwaltungsbehörde verpflichtet sich dazu, dass im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs die Programmpartner relevantes Wissen zur Programmdurchführung erhalten und dass sie in Angelegenheiten administrativen Charakters, die sich an die Durchführung des Kooperationsprogramms oder diese Vereinbarung knüpfen, einbezogen werden.
- j. Die Aufgabenteilung zwischen Verwaltungsbehörde und Sekretariat ergibt sich aus der Anlage 2 dieser Vereinbarung.
- k. Die Finanzierung der Verwaltungsbehörde erfolgt gemäß Artikel 3 (Technische Hilfe).

## 2. Sekretariat

- a. Die Programmpartner haben am 21.10.2013 beschlossen, der Region Syddanmark die Aufgabe des Sekretariates zu übertragen. Das Sekretariat hat seinen Sitz in Kruså, Dänemark und nimmt seine Aufgaben im ganzen Programmgebiet gleichermaßen wahr.
- b. Die Region Syddanmark ist Anstellungsträger für das Personal des Sekretariates.
- c. Das Sekretariat unterstützt die Verwaltungsbehörde sowie den Interreg-Ausschuss bei der Durchführung ihrer jeweiligen Aufgaben. Das Sekretariat informiert potenzielle Begünstigte über Fördermöglichkeiten im Rahmen des Programms, unterstützt potenzielle Begünstigte bei der Antragstellung und unterstützt die Begünstigten (Leadpartner und Projektpartner) bei der Durchführung der Vorhaben (im Weiteren auch „Projekte“ genannt). Die Aufgabenteilung zwischen Verwaltungsbehörde und Sekretariat ergibt sich aus der Anlage 2 dieser Vereinbarung.
- d. Die Finanzierung des Sekretariates erfolgt gemäß Artikel 3 (Technische Hilfe).

## 3. Interreg-Ausschuss

- a. Binnen drei Monaten nach dem Datum der Benachrichtigung über den Beschluss der Europäischen Kommission zur Annahme des Programms richten die Programmpartner im Einvernehmen mit der Verwaltungsbehörde gem. Art. 47 VO (EU) 1303/2013 den Interreg-Ausschuss ein.
- b. Der Interreg-Ausschuss setzt sich aus Vertretern der Programmpartner sowie Vertretern der Partner gem. Art. 5 VO (EU) 1303/2013 zusammen. Ein Vertreter der Europäischen Kommission kann mit beratender Stimme an den Sitzungen teilnehmen. Die Verwaltungsbehörde nimmt am Ausschuss mit beratender Funktion teil. Gem. Art. 48 VO (EU) 1303/2013 haben die beteiligten Programmpartner die Zusammensetzung festgelegt, die in der Geschäftsordnung des Ausschusses aufgeführt ist. Die Verwaltungsbehörde hat die dort genannten Organisationen zur Benennung der Mitglieder und jeweils eines Stellvertreters aufgefordert.
- c. Der Interreg-Ausschuss vergewissert sich der Effizienz und Qualität der Durchführung des Programms durch Wahrnehmung der Aufgaben gem. Art. 49 und Art. 110 VO (EU) 1303/2013. Der Interreg-Ausschuss ist zugleich für die Auswahl der Projekte nach Art. 12 VO (EU) 1299/2013 verantwortlich und legt gemäß Art. 18 Abs. 2 VO (EU) 1299/2013 zusätzliche Regeln für die Förderfähigkeit von Ausgaben fest. Eine Zusammenfassung aller Aufgaben des Interreg-Ausschusses wird der Geschäftsordnung des Ausschusses als Anlage beigefügt.

- d. Der Interreg-Ausschuss gibt sich gem. Art. 47 Abs. 3 VO (EU) 1303/2013 in der ersten regulären Sitzung eine Geschäftsordnung im Rahmen der institutionellen, rechtlichen und finanziellen Vorschriften der beiden Mitgliedstaaten. In dieser Geschäftsordnung werden auch die Aufgaben der Mitglieder sowie Regeln zur Befangenheit von Mitgliedern festgelegt.
- e. Alle Beschlüsse des Interreg-Ausschusses werden durch die Mitglieder im Konsens, d.h. einstimmig getroffen. Enthaltungen sind möglich.

#### 4. Prüfbehörde und Second Level Prüfung

- a. Die Prüfbehörde hat ihren Sitz gemäß Art. 21 VO (EU) 1299/2013 in demselben Mitgliedsstaat, in dem auch die Verwaltungsbehörde angesiedelt ist, also in Deutschland. Das MJKE mit Sitz in Kiel übernimmt nach Art. 123 VO (EU) 1303/2013 die Funktion der Prüfbehörde.
- b. Das MJKE ist Anstellungsträger der Mitarbeiter der Prüfbehörde und des deutschen Vertreters in der Prüfergruppe.
- c. Die Prüfbehörde nimmt die Aufgaben wahr, die sich aus Art. 127 VO (EU) 1303/2013 ergeben.
- d. Die Prüfbehörde wird gem. Art. 25 Abs. 2 VO (EU) 1299/2013 von einer Prüfergruppe unterstützt, die jeweils einen Vertreter Dänemarks und Deutschlands umfasst. Die Verwaltungsbehörde gewährt der Prüfergruppe die zur Ausübung ihrer Aufgaben nötige Unterstützung. Die Prüfergruppe wird innerhalb von drei Monaten nach Genehmigung des Programms gebildet und gibt sich eine Geschäftsordnung. Den Vorsitz führt die Prüfbehörde. Die Prüfer sind von den Kontrollinstanzen (im Weiteren First-Level-Controller genannt) funktional unabhängig, die die Überprüfungen nach Art. 23 Abs. 4 VO (EU) 1299/2013 durchführen.
- e. Die Prüfbehörde wird als unabhängige Stelle den vor Einreichung des ersten Antrags auf Zwischenzahlung notwendigen Bericht sowie das Gutachten zur Benennung von Verwaltungsbehörde und Bescheinigungsbehörde gegenüber der Europäischen Kommission nach Art. 124 Abs. 2 VO (EU) 1303/2013 erstellen.
- f. Die Prüfbehörde und der deutsche Vertreter in der Prüfergruppe, den die Prüfbehörde stellt, werden finanziert durch die deutschen Programmpartner. Das maximale Budget sowie die interne Verteilung der Kosten ergeben sich aus der Anlage 3. Der dänische Vertreter in der Prüfergruppe wird von dem dänischen Mitgliedstaat finanziert.
- g. Die Zahlungen der deutschen Programmpartner für die Prüfbehörde und den deutschen Vertreter in der Prüfergruppe erfolgen direkt an das MJKE auf dessen Veranlassung.

### Artikel 3 Technische Hilfe

- a. Zur Finanzierung der Kosten der Programmdurchführung für die Jahre 2014-2023, darunter die Kosten der Verwaltungsbehörde und des Sekretariats, stehen den Programmpartnern im Rahmen der technischen Hilfe EFRE-Mittel in Höhe von 6% des Programmvolumens gem. Art. 17 VO (EU) 1299/2013 zur Verfügung.
- b. Zur Deckung aller Kosten erfolgt darüber hinaus eine Kofinanzierung durch die Programmpartner. Dabei kommen die deutschen und die dänischen Programmpartner jeweils für 50% ohne Puffer bzw. 51% mit Puffer gem. Buchstabe k) dieses Artikels der erforderlichen nationalen Kofinanzierung auf.
- c. Die sich daraus ergebenden Finanzierungsanteile eines jeden Programmpartners ergeben sich aus der Anlage 5. Demnach zahlt die Region Syddanmark 54,78% und die Region Sjælland 45,22% der zu zahlenden Kofinanzierung für die dänische Seite. Die zu zahlende Kofinanzierung für die deutsche Seite setzt sich wie folgt zusammen: Alle deutschen Programmpartner zahlen eine jährliche Kofinanzierung, die sich aufteilt in einen Sockelbetrag von 15.000 € pro Partner per anno und eine restliche Summe per anno, die sich über den Bevölkerungsanteil eines jeden deutschen Programmpartners errechnet (s. Anlage 5).

- d. Für die Kofinanzierung der Programmpartner wird ein gesondertes Konto (Kofinanzierungskonto) bei der IB.SH eingerichtet. Darauf sind bis zum 31.03. eines Kalenderjahres die jeweiligen Anteile ohne Puffer der Programmpartner gem. Anlage 5 zu zahlen. Die genaue Kontoverbindung wird den Programmpartnern unverzüglich nach Abschluss dieser Vereinbarung mitgeteilt. Sollte die Freigabe des Puffers oder von Teilen des Puffers durch den Interreg-Ausschuss gem. Buchstabe k) erfolgt sein, stellt die Verwaltungsbehörde eine gesonderte Mittelabforderung an die Programmpartner.
- e. Jeder Programmpartner ist selbst dafür verantwortlich, die vereinbarte Kofinanzierung und den Puffer in ausreichender Höhe für die gesamte Programmlaufzeit in seinem Haushalt bereit zu stellen, so dass sie bis zum Jahr 2023 verfügbar sind.
- f. Die Tabelle in Anlage 5 geht bei der Budgetplanung von einem gleichbleibenden Mittelabfluss und damit einer gleichbleibenden Kofinanzierung über alle Kalenderjahre aus. Die Parteien dieser Vereinbarung sind sich jedoch darüber einig, dass die tatsächlichen Kosten eines Jahres davon abweichen können. Aus diesem Grund findet zum Programmschluss eine Verrechnung statt, sollten die Finanzierungsanteile der Programmpartner den tatsächlichen Kofinanzierungsbedarf übersteigen.
- g. Die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat sind gehalten, die im Budget kalkulierten Stellenanteile über die Dauer der Programmdurchführung vorzuhalten, sofern sich ihre Aufgaben nicht verändern.
- h. Die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat sind verpflichtet, das vereinbarte Budget einzuhalten und die Gesamtsumme nicht zu übersteigen. Die Verwendung der Mittel der Technischen Hilfe unterliegt dem Grundsatz der wirtschaftlichen Haushaltsführung.
- i. Mittelübertragungen zwischen der Verwaltungsbehörde und dem Sekretariat sind innerhalb des Gesamtbudgets möglich, sofern dies im Sinne einer effektiven Arbeitsweise erforderlich sein sollte.
- j. Der Mittelabfluss in den einzelnen Kalenderjahren kann von der Budgetplanung abweichen und richtet sich nach den Aufgaben und Bedürfnissen, die sich aus der Programmverwaltung ergeben. Dafür erstellt die Verwaltungsbehörde für jedes Kalenderjahr eine Finanzplanung, die einschließlich aller etwaigen Änderungen vom Interreg-Ausschuss genehmigt werden muss.
- k. Das vereinbarte Budget enthält einen Puffer für nicht personalbezogene Kosten der Verwaltungsbehörde, der auf Antrag der Verwaltungsbehörde durch den Interreg-Ausschuss freigegeben werden kann.
- l. Die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat nehmen das Budget aus Anlage 4 als Grundlage ihrer Finanzplanung und rechnen die Kosten jährlich anhand der tatsächlichen Kosten gegenüber dem Interreg-Ausschuss und gleichzeitig gegenüber den Programmpartnern bis spätestens zum 30. Juni eines Kalenderjahres ab. Diese Abrechnung ist Bestandteil des Jährlichen Durchführungsberichtes, der an die Europäische Kommission gesendet wird.
- m. Auf Grundlage dieser Abrechnungen erfolgt die entsprechende Zahlungsanforderung an die Europäische Kommission.
- n. Kosten, die in der Verwaltungsbehörde und im Sekretariat nach dem 31.12.2023 entstehen und im Rahmen des Programmabschlusses notwendig sind, sollen über das Gesamtbudget und damit auch über die Kofinanzierung der Programmpartner abgedeckt werden. Diese Kosten müssen vom Interreg-Ausschuss genehmigt werden.
- o. Sollen durch die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat oder durch die Prüfbehörde im Rahmen der Programmdurchführung Aufgaben übernommen werden, die nicht durch diese Vereinbarung und nicht durch das für diese Vereinbarung geltende Budget abgedeckt sind, oder entstehen Mehrkosten aufgrund geänderter allgemeiner Rahmenbedingungen oder Mehrkosten aufgrund geänderter Anforderungen seitens der EU-Kommission, so müssen die Kosten vom Interreg-Ausschuss genehmigt und deren Finanzierung durch die Programmpartner in einer gesonderten Zustimmung übernommen werden.
- p. Eventuell anfallende Zinsen sowohl auf dem Kofinanzierungskonto, auf dem die Kofinanzierungsanteile geführt werden, als auch auf dem Konto, auf dem die EFRE-Mittel des Programms

verwaltet werden (Interreg-Konto), stehen den dänischen und deutschen Programmpartnern je zur Hälfte zu und werden zur Erstattung von anfallenden Verwaltungskosten verwendet.

## **Artikel 4**

### **Kontrollen auf Projektebene**

- a. In Bezug auf Art. 125 Abs. 4 bis 6 VO (EU) 1303/2013 hat die Verwaltungsbehörde die Verantwortung für die dort beschriebenen Überprüfungen. Sie wird jedoch keine Überprüfungen für das gesamte Programmgebiet übernehmen. Diese Aufgabe wird stattdessen gem. Art. 23 Abs. 4 VO (EU) 1299/2013 von unabhängigen nationalen First-Level-Controllern wahrgenommen. Die dänischen und deutschen Programmpartner haben jeweils die Verantwortung dafür, dass die First-Level-Controller auf dänischer und deutscher Seite informiert, ernannt und zertifiziert werden. Die Durchführung des Verfahrens zur Information, Ernennung und Zertifizierung der First-Level-Controller liegt im Verantwortungsbereich der Programmpartner, die diese Aufgabe hiermit an die Verwaltungsbehörde übertragen.
- b. Die Beschreibung zur Auswahl und die Instruktionen der First-Level-Controller durch die Verwaltungsbehörde wird in der Beschreibung gem. Art. 72 VO (EU) 1303/2013 und im Programmhandbuch festgehalten.
- c. Den First-Level-Controllern werden von der Verwaltungsbehörde Unterlagen und Hilfsmittel zur Verfügung gestellt, die eine einheitliche Überprüfung und Bestätigung der Ausgaben der Projekte ermöglichen.
- d. Die Kosten für die First-Level-Prüfungen werden von den Projekten getragen. Die Kosten sind förderfähig.
- e. Die Projektpartner richten über den Leadpartner alle Auszahlungsanträge an das Sekretariat. Im Sekretariat werden die Angaben der Projektpartner und des Leadpartners in Form eines Berichtes über den Durchführungs- und Abrechnungszeitraum und in Form eines zahlenmäßigen Nachweises (Abrechnungsübersicht) geprüft. Es wird überprüft, inwieweit die geplanten Aktivitäten auch tatsächlich durchgeführt wurden und ob die Höhe der getätigten Ausgaben zum Umfang der beschriebenen durchgeführten Aktivitäten passt. Bei dieser Verwaltungsprüfung werden die Angaben und Bestätigungen der First-Level-Controller berücksichtigt; sie sind ein wesentlicher Bestandteil dieser Prüfungen.
- f. Der First-Level-Controller des Leadpartners vergewissert sich, dass die Ausgaben, die von den an dem Vorhaben beteiligten Projektpartnern gemeldet werden, von einem First-Level-Controller geprüft wurden und bestätigt unter Einbeziehung aller Prüftestate die Kosten des gesamten Projekts.
- g. Die Verwaltungsbehörde vergewissert sich, dass die Ausgaben aller in einem Vorhaben Begünstigten von einem benannten First-Level-Controller testiert wurden.

## Artikel 5

### Festlegung von Prozessen und Abläufen für die Durchführung des Programms

#### 1. Auszahlungen

- a. Die IB.SH richtet ein Konto für die Abwicklung aller Zahlungen im Rahmen des Programms (Interreg-Konto) spätestens unmittelbar nach Genehmigung des Programms durch die Europäische Kommission ein.
- b. Die Verwaltungsbehörde als Bescheinigungsbehörde nimmt ihre Aufgaben gem. Art 24 VO (EU) 1299/2013 in Verbindung mit Art. 126 VO (EU) 1303/2013 wahr. Sie ist verantwortlich für die Anforderung der Zahlungen von der Europäischen Kommission sowie für die Auszahlungen an die Leadpartner.
- c. Die Auszahlung an die Leadpartner erfolgt umgehend vorbehaltlich verfügbarer Mittel aus den Vorschüssen gem. Art. 134 VO (EU) 1303/2013, jedoch spätestens 90 Tage nach Eingang des Auszahlungsantrags gem. Art. 132 Abs. 1 der VO (EU) 1303/2013, sofern dieser korrekt und vollständig ist. Der jeweilige Leadpartner ist verantwortlich für die Weiterleitung der entsprechenden Anteile an alle weiteren Projektpartner.
- d. Es werden keine Vorauszahlungen an Begünstigte geleistet, sondern nur Auszahlungen aufgrund tatsächlicher getätigter und geprüfter Ausgaben getätigt.
- e. Die Ausgaben der dänischen Zuschussempfänger, die in Dänischen Kronen und nicht in Euro geführt werden, werden gemäß Art. 28 VO (EU) 1299/2013 in Euro umgerechnet. Die Umrechnung erfolgt anhand des monatlichen Buchungskurses der Europäischen Kommission, der in dem Monat gilt, in dem die Ausgaben dem First-Level-Controller zur Überprüfung vorgelegt werden (Art. 28 Unterabsatz 1 Buchst. b) VO (EU) 1299/2013).

#### 2. Monitoring

- a. Es wird ein elektronisches Datenaustauschsystem gem. Art. 122 Abs. 3 sowie der hierzu erlassenen Durchführungsverordnung und Art. 125 Abs. 2 Buchst. d der VO (EU) 1303/2013 eingerichtet. Dieses System wird den Informationsaustausch zwischen den Begünstigten, der Verwaltungsbehörde und der Prüfbehörde über elektronische Datenaustauschsysteme ermöglichen.
- b. Das System erfasst alle projektrelevanten Daten, um anhand der Programmindikatoren die Steuerung des Programms vornehmen zu können.

#### 3. Projektbewertung, Projektauswahl und Vertragsabschluss

- a. Es wird ein Programmhandbuch erstellt, das alle Informationen enthält für die Antragstellung und die Projektdurchführung sowie alle für eine Projektdurchführung geltenden Förderbestimmungen.
- b. Projektanträge werden beim Sekretariat eingereicht, solange das System für den elektronischen Datenaustausch noch nicht zur Verfügung steht. Es ist vorgesehen, dass es 2015 bis 2020 jährlich zwei Antragsfristen geben wird. Darüber hinaus kann es zusätzliche Fristen geben, wenn sie für die Durchführung des Programms erforderlich sind.
- c. Kriterien zur Projektauswahl werden durch den Interreg-Ausschuss beschlossen.
- d. Das Sekretariat nimmt mit Unterstützung durch die Verwaltungsbehörde eine Prüfung und Bewertung der Projektanträge anhand der Förderbestimmungen im Programmhandbuch und der Antragskriterien vor. Es kontrolliert, ob der Leadpartner und die Projektpartner über die entsprechende Leistungsfähigkeit verfügen, die Aufgaben im Projekt durchzuführen.
- e. Etwaige Kommentare und Hinweise für Nachbesserungen am Projektantrag werden dem Leadpartner schriftlich mitgeteilt. Während der gesamten Antragsphase findet ein enger Dialog zwischen dem Sekretariat und dem Leadpartner statt.

- f. Fertig ausgearbeitete Projektanträge werden dem Interreg-Ausschuss zusammen mit einer abschließenden Bewertung zur Vereinbarkeit des Projektantrags mit dem Programm, seinen Rechtsgrundlagen sowie dem Programmhandbuch und einem Beschlussvorschlag zur Entscheidung vorgelegt. Einbezogen werden auch Stellungnahmen externer Experten, die bei der Bewertung der Anträge hinzugezogen werden können. Diese Experten werden nicht aus Mitteln des Programms finanziert.
- g. Der Interreg-Ausschuss trifft Entscheidungen über die Förderung von Projekten gem. Art. 12 Abs. 1 VO (EU) 1299/2013 unter Berücksichtigung der Relevanz des Projektes für die Programmziele. Genaue Regeln für die Beschlussfassung des Interreg-Ausschusses einschließlich Regelungen im Falle der Befangenheit von Mitgliedern werden in der Geschäftsordnung des Ausschusses festgelegt.
- h. Die Leadpartner werden über die Entscheidungen des Interreg-Ausschusses schriftlich informiert sowie auch über die Gründe, warum ein Antrag abgelehnt wurde oder nicht förderfähig ist.
- i. Im Falle einer positiven Entscheidung des Interreg-Ausschusses wird die Verwaltungsbehörde mit dem jeweiligen Leadpartner einen Vertrag über die Förderung des jeweiligen Projektes schließen – im weiteren „Leadpartner-Vertrag“ genannt. Die Förderung wird ausschließlich in Euro gewährt.

#### 4. Beschwerdemanagement

- a. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.
- b. Beschwerden von Antragstellern, Leadpartnern und Projektpartnern werden von der Verwaltungsbehörde und dem Sekretariat untersucht und beantwortet. Sofern Beschwerden nicht ausgeräumt werden können oder sie die Aufgaben des Interreg-Ausschusses betreffen, werden Beschwerden gemeinsam von den Vorsitzenden des Interreg-Ausschusses in Zusammenarbeit mit der Verwaltungsbehörde und dem Sekretariat untersucht und beantwortet. Die Vorsitzenden können darüber entscheiden, ob eine Beschwerde in den Interreg-Ausschuss gebracht wird, um eine endgültige Entscheidung herbeizuführen. Der Interreg-Ausschuss kann darüber entscheiden, ob eine Arbeitsgruppe gegründet wird, die sich mit Beschwerden befasst. Beschwerden, die von den Vorsitzenden des Interreg-Ausschusses und der Verwaltungsbehörde und dem Sekretariat gemeinsam geprüft und beantwortet werden, werden den Mitgliedern des Interreg-Ausschusses in der darauf folgenden Sitzung des Interreg-Ausschusses präsentiert.
- c. Sofern erforderlich können detailliertere Verfahren zum Beschwerdemanagement im Programmhandbuch festgelegt werden.

## Artikel 6

### Festlegungen im Fall von Schwierigkeiten bei der Durchführung

#### 1. Haftung der Programmpartner

- a. Die Haftung für die ordnungsgemäße Verwendung der Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung durch den Begünstigten trägt gegenüber der Europäischen Kommission der Mitgliedstaat, in dem der Begünstigte seinen Sitz hat, wobei im Verhältnis zum jeweiligen Mitgliedstaat die Programmpartner eintreten.
- b. Haben die Verwaltungsbehörde und/oder das Sekretariat den Verdacht auf eine Unregelmäßigkeit oder wurden sie über eine solche informiert, müssen entsprechende Maßnahmen ergriffen werden wie das Aussetzen von finanziellen Erstattungen, die an das Projekt gerichtet sind, bis der Verdacht geklärt ist.
- c. Sofern es dem Leadpartner nicht gelingt, aufgrund von Unregelmäßigkeiten gezahlte Beträge von einem Projektpartner einzuziehen oder sofern es der Verwaltungsbehörde nicht gelingt, diese Beträge von dem Leadpartner einzuziehen, werden diese Beträge im Innenverhältnis zwischen den Programmpartnern jeweils von dem Programmpartner der Verwaltungsbehörde erstattet, in dessen Gebiet (Region, Kreis, Stadt) der betreffende Projektpartner seinen Sitz hat.
- d. Sollte es sich um einen Projektpartner handeln, der außerhalb des Programmgebietes seinen Sitz hat, so erstreckt sich die Haftung auf alle Programmpartner. Die Verteilung erfolgt nach dänischer und deutscher Seite getrennt und wird prozentual anhand der Bevölkerungszahlen mit Stand 01.01.2012 berechnet.
- e. Im Hinblick auf die Ausgaben der Technischen Hilfe, die auf Grundlage einer gemeinsamen Entscheidung der Programmpartner getätigt werden, tragen die Programmpartner gemeinsam die Haftung entsprechend ihrer prozentualen Anteile im Gesamtbudget der Technischen Hilfe.
- f. Unabhängig von Abs. (a) und (c) haften die Anstellungskörperschaften für Verwaltungsbehörde und Sekretariat alleine für die unsachgemäße Verwendung der Technischen Hilfe sowie für eigenes Fehlverhalten einschließlich dem seiner Mitarbeiter. Das MJKE haftet als Anstellungsträger für das Fehlverhalten der Mitarbeiter der Prüfbehörde und des deutschen Vertreters in der Prüfergruppe.

#### 2. Unregelmäßigkeiten und Wiedereinzahlung von Beträgen

- a. Die Verantwortung zur Erstellung einer Grundlage für die eventuelle Mitteilung von Unregelmäßigkeiten nach Art. 122 Abs. 2 VO (EU) 1303/2013 an die zuständigen nationalen Stellen obliegt der Verwaltungsbehörde. Die Verwaltungsbehörde unterrichtet die zuständigen nationalen Stellen und stellt die Übermittlung von relevanten Informationen für die Erstellung der Mitteilung sicher. Gleichzeitig wird die Prüfbehörde unterrichtet.
- b. Stellt die Prüfbehörde eine Unregelmäßigkeit fest, so hat sie die Verwaltungsbehörde unverzüglich zu informieren. Stellen Verwaltungsbehörde und/oder das Sekretariat eine Unregelmäßigkeit fest, so haben sie die Prüfbehörde unverzüglich zu informieren. Die Verwaltungsbehörde hat dann den Interreg-Ausschuss darüber schnellst möglich zu unterrichten.
- c. Die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat begleiten die weitere Nachbereitung der Prüf- und Kontrollberichte der Prüfbehörde, hierunter Nachbereitung aller festgestellten Unregelmäßigkeiten.
- d. Unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Aufdeckung und Behebung von Unregelmäßigkeiten sowie die Wiedereinzahlung von ohne rechtlichen Grund gezahlten Beträgen, stellt die Verwaltungsbehörde gem. Art. 27 Abs. 2 VO (EU) 1299/2013 sicher, dass alle aufgrund von Unregelmäßigkeiten gezahlten Beträge bei dem federführenden Begünstigten (Leadpartner) wieder eingezogen werden. Projektpartner müssen dem Leadpartner unrechtmäßig gezahlte Beträge zurückerstatten.

- e. Zusätzlich zur Wiedereinzahlung von Beträgen ist die (teilweise) Auflösung des Leadpartner-Vertrages eine mögliche Konsequenz von Unregelmäßigkeiten. Näheres wird im Leadpartner-Vertrag geregelt. Die Entscheidung über die Auflösung des Leadpartner-Vertrages trifft die Verwaltungsbehörde in Abstimmung mit dem Interreg-Ausschuss.

### **3. Finanzkorrekturen und Systemfehler**

- a. Die Prüfbehörde, die Prüfergruppe, die Europäische Kommission oder der Europäische Rechnungshof können während der Durchführung des Programms und/oder bei Programmabschluss Systemfehler oder andere Fehler auf Programmebene feststellen, die zu Finanzkorrekturen gem. Art. 85 und 144-147 VO (EU) 1303/2013 führen können.
- b. Sofern seitens der EU-Kommission Finanzkorrekturen vorgenommen werden, die auf Fehler im Programmsystem zurückzuführen sind, erfolgt die Aufteilung der Finanzkorrekturen ungeachtet des Zeitpunktes der Entdeckung von Fehlern auf die Programmpartner anhand der Anteile, die bis zur Mitteilung der Europäischen Kommission über die Finanzkorrektur insgesamt an die Projektpartner ausgezahlt wurden.
- c. Sofern seitens der EU-Kommission Finanzkorrekturen vorgenommen werden, die auf Fehler nationaler Systeme zurückzuführen sind, erfolgt die Aufteilung der Finanzkorrekturen auf die Programmpartner im betroffenen Mitgliedstaat ungeachtet des Zeitpunktes der Entdeckung von Fehlern anhand der Anteile, die bis zur Mitteilung der Europäischen Kommission über die Finanzkorrektur insgesamt an die Projektpartner in dem betroffenen Mitgliedstaat ausgezahlt wurden.

### **4. Programmunterbrechung oder Aussetzung von Zahlungen**

- a. Im Falle einer Programmunterbrechung oder Aussetzung der Zahlung seitens der Europäischen Kommission ist die Liquidität des Programms betroffen. Die Verwaltungsbehörde und das Sekretariat werden die zugrundeliegenden Probleme so schnell wie möglich und mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln mit der Europäischen Kommission und ggf. mit den betreffenden Projektpartnern klären, um die Programmunterbrechung zu beenden.
- b. Auf Projektebene kann die Verwaltungsbehörde eine Unterbrechung/Aussetzung von Zahlungen verhängen, sofern der Leadpartner und/oder Projektpartner ihren Verantwortlichkeiten gemäß dem Leadpartner-Vertrag nicht nachkommen oder der Verdacht auf Unregelmäßigkeiten oder Fehler sowie Zahlungsunfähigkeit besteht, die ein Risiko für das Programm-Budget darstellen. Nähere Details werden im Programm-Handbuch und im Leadpartner-Vertrag geregelt.

### **5. Gerichtliche und außergerichtliche Verfahren gegen Projektpartner**

- a. Im Falle von gerichtlichen oder außergerichtlichen Verfahren gegen einen Projektpartner gelten dieselben Regelungen für die gegenseitige Unterrichtung sowie für die Klärung und gegebenenfalls Wiedereinzahlung von Beträgen wie im Falle von Unregelmäßigkeiten (vgl. Abs. 2). Die Regelungen für die Haftung der Programmpartner (vgl. Abs. 1) finden Anwendung.
- b. Zusätzlich zur Wiedereinzahlung von Beträgen ist die (teilweise) Auflösung des Leadpartner-Vertrages eine mögliche Konsequenz, um fortzufahren. Näheres wird im Leadpartner-Vertrag geregelt. Die Entscheidung über die Auflösung des Leadpartner-Vertrages trifft die Verwaltungsbehörde in Abstimmung mit dem Interreg-Ausschuss.

### **6. Zahlungsunfähigkeit von Projektpartnern**

- a. Verfahren für den Fall der Zahlungsunfähigkeit von Projektpartnern werden im Leadpartner-Vertrag und im Programmhandbuch geregelt. Grundsätzlich hat der Projektpartner die Pflicht,

den Leadpartner, die anderen Projektpartner sowie die Verwaltungsbehörde über die Zahlungsunfähigkeit zu informieren.

- b. Eine Wiedereinziehung von Beträgen sowie eine (teilweise) Auflösung des Leadpartner-Vertrages gem. Abs. 5 können die Folge sein. Die Entscheidung über die Auflösung des Leadpartner-Vertrages trifft die Verwaltungsbehörde in Abstimmung mit dem Interreg-Ausschuss.

## **7. Regelungen zum Programmabschluss**

- a. Der Programmabschluss wird unter Federführung der Verwaltungsbehörde zusammen mit dem Sekretariat und der Prüfbehörde gem. Art. 141 VO (EU) 1303/2013 durchgeführt.
- b. Der Programmabschluss wird soweit wie möglich innerhalb des Förderfähigkeitszeitraumes (Art. 65 Abs. 2 VO (EU) 1303/2013) vorbereitet, um Kosten und Aufwand für die Programmpartner bzw. das Nachfolgeprogramm nach dem Ende des Förderfähigkeitszeitraumes am 31.12.2023 so gering wie möglich zu halten.
- c. Die Aufbewahrung der Dokumente auf Programmebene erfolgt gemäß Art. 140 VO (EU) 1303/2013.

## **Artikel 7 Weitere Regelungen**

### **1. Festlegung der Arbeitssprachen**

Die Arbeitssprachen des Programms sind grundsätzlich deutsch und dänisch. Offizielle Dokumente, Antragsunterlagen, Unterlagen für den Interreg-Ausschuss, offizielle Berichterstattungen und Publikationen sind in beiden Sprachen abzufassen. Übersetzungen werden entweder vom Interreg-Sekretariat oder der Verwaltungsbehörde selbst oder extern ausgeführt und aus der technischen Hilfe finanziert. Für die Ausschusssitzungen werden Simultandolmetscher bestellt.

### **2. Nichtbeachtung von Vereinbarungen und Fristsetzungen – Sanktionen**

- a. Konsequenzen der Nichtbeachtung von Bestimmungen, Fristen oder vertraglichen Vereinbarungen auf Projektebene werden im Leadpartner-Vertrag sowie im Programm-Handbuch dargestellt.
- b. Fälle der Nichteinhaltung von Regelungen und Vereinbarungen zwischen den beteiligten Programmpartnern, der Prüfbehörde und/oder der IB.SH werden von Fall zu Fall im Interreg-Ausschuss behandelt.

### **3. Änderungen der Vereinbarung**

- a. Änderungen dieser Vereinbarung können nur schriftlich und im Einvernehmen aller Parteien dieser Vereinbarung getroffen werden.
- b. Sollte eine Bestimmung ganz oder teilweise nichtig, unwirksam oder nicht durchsetzbar sein oder werden, werden die Wirksamkeit und Durchsetzbarkeit aller übrigen Bestimmungen davon nicht berührt.

### **4. Schiedsklausel**

- a. Bei Streitigkeiten, die sich im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung oder über ihre Gültigkeit ergeben, verpflichten sich die Parteien dieser Vereinbarung, einvernehmlich eine gütliche Regelung anzustreben.

- b. Sollten die Parteien allein keine gütliche Regelung erreichen, so soll ein Mediationsverfahren nach der Mediationsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) e.V. in der jeweils aktuellen Fassung durchgeführt werden.
- c. Für Streitigkeiten, die auch nicht im Rahmen eines Mediationsverfahrens beigelegt werden können, wird folgendes vereinbart: Die Streitigkeiten werden nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) e.V. in der jeweils gültigen Fassung endgültig entschieden. Der Ort des Schiedsverfahrens ist Kiel. Die Anzahl der Schiedsrichter beträgt drei. Das anwendbare materielle Recht ist das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

## **Artikel 8**

### **Inkrafttreten und Geltungsdauer**

- a. Diese Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Programmpartner, die IB.SH und das MJKE und dem Vorliegen der Einwilligung von Erhvervsstyrelsen sowie der Einwilligung des Landes Schleswig-Holstein rückwirkend zum 01.01.2014, dem Beginn des Förderfähigkeitszeitraumes gem. Art. 65 Abs. 2 VO (EU) 1303/2013, in Kraft.
- b. Diese Vereinbarung gilt für die Dauer der vollständigen Durchführung des Interreg 5A-Programms Deutschland-Danmark 2014-2020 einschließlich des Endes der Aufbewahrungsfrist gem. Art. 140 Abs. 1 VO (EU) 1303/2013.

## Indhold

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Indledende bemærkninger.....                                                            | 16 |
| Artikel 1 Aftalens formål.....                                                          | 17 |
| Artikel 2 Organer til gennemførelse af programmet .....                                 | 17 |
| 1. Forvaltningsmyndighed .....                                                          | 17 |
| 2. Sekretariat .....                                                                    | 18 |
| 3. Interreg-udvalg.....                                                                 | 18 |
| 4. Revisionsmyndighed og second level kontrol .....                                     | 19 |
| Artikel 3 Teknisk bistand .....                                                         | 19 |
| Artikel 4 Kontroller på projektniveau .....                                             | 20 |
| Artikel 5 Fastlæggelse af processer og procedurer for gennemførelsen af programmet..... | 21 |
| 1. Udbetalinger.....                                                                    | 21 |
| 2. Overvågning .....                                                                    | 21 |
| 3. Projektvurdering, projektudvælgelse og indgåelse af aftale .....                     | 22 |
| 4. Behandling af klager .....                                                           | 22 |
| Artikel 6 Regler i tilfælde af vanskeligheder ved gennemførelsen.....                   | 23 |
| 1. Programpartnernes hæftelse .....                                                     | 23 |
| 2. Uregelmæssigheder og inddrivelse af beløb.....                                       | 23 |
| 3. Finansielle korrektioner og systemfejl .....                                         | 24 |
| 4. Afbrydelse af programmet eller udsættelse af betalinger.....                         | 24 |
| 5. Retslige og udenretslige sager mod projektpartnere.....                              | 24 |
| 6. Projektpartneres insolvens.....                                                      | 24 |
| 7. Bestemmelser om afslutning af programmet .....                                       | 25 |
| Artikel 7 Yderligere bestemmelser .....                                                 | 25 |
| 1. Fastlæggelse af arbejdssprog .....                                                   | 25 |
| 2. Ikke-overholdelse af aftaler og frister – sanktioner .....                           | 25 |
| 3. Ændringer af aftalen.....                                                            | 25 |
| 4. Voldgiftsklausul .....                                                               | 25 |
| Artikel 8 Ikrafttræden og varighed .....                                                | 26 |
| Bilag 1 Europa-Kommissionens godkendelse af programmet .....                            | 28 |
| Bilag 2 Opgavefordeling for Teknisk bistand .....                                       | 42 |
| Bilag 3 Udgifter til revisionsmyndigheden .....                                         | 47 |
| Bilag 4 Budget for Teknisk bistand.....                                                 | 48 |
| Bilag 5 Programpartnernes medfinansieringsandele .....                                  | 49 |

## Aftale om etablering af forvaltnings- og kontrolsystemet og om gennemførelsen af samarbejdsprogrammet Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020

---

mellem:

**Region Sjælland og Region Syddanmark** på dansk side og **Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Kreis Ostholstein og Kreis Plön** samt bykommunerne **Kiel, Flensburg, Neumünster og Lübeck** på tysk side, herefter hver for sig eller samlet kaldet "Program-partner(e)",

**Investitionsbank Schleswig-Holstein, Fleethörn 29-31, 24103 Kiel, Tyskland**, v/ direktionen, som programmets forvaltningsmyndighed, herefter kaldet "IB.SH", samt

Ministerium für Justiz, Kultur und Europa des Landes Schleswig-Holstein for programmets revisionsmyndighed, herefter kaldet "MJKE".

For at forenkle underskrivelsesproceduren indgår hver programpartner nærværende aftale med identisk ordlyd bilateralt med IB.SH og MJKE for revisionsmyndigheden. De enkelte eksemplarer af aftalen udgør herefter samlet en fælles aftale, som kun kan ændres efter enstemmig beslutning af alle programpartnere, IB.SH og MJKE for revisionsmyndigheden.

### Indledende bemærkninger

De i nærværende aftale anvendte stillings- og funktionsbetegnelser er kønsneutrale.

Land Schleswig-Holstein som ejer af IB.SH og Erhvervsstyrelsen i København er ikke parter i nærværende aftale, men giver deres samtykke til indgåelse af aftalen.<sup>2</sup> Erhvervsstyrelsen indgår desuden en særskilt aftale med de to danske regioner.

---

<sup>2</sup> cc: Land Schleswig-Holstein i henhold til § 8, stk. 2 i Investitionsbankgesetz og Erhvervsstyrelsen i henhold til § 29 i Bekendtgørelse nr. 532.

## Artikel 1

### Aftalens formål

- a. Programpartnerne, forvaltningsmyndigheden og revisionsmyndigheden gennemfører i fællesskab samarbejdsprogrammet "Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020" (CCI 2014TC16RFCB056) – herefter kaldet "Program" – i henhold til Europa-Kommissionens afgørelse af 17.12.2014 (bilag 1) under iagttagelse af især Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 1303/2013 af 17. december 2013 – herefter kaldet "FO (EU) 1303/2013" – og Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 1299/2013 af 17. december 2013 – herefter kaldet "FO (EU) 1299/2013" – samt de til nævnte forordninger af Europa-Kommissionen udstedte delegerede forordninger og gennemførelsesforordninger. På dansk side gennemføres programmet desuden i overensstemmelse med bekendtgørelserne nr. 144 af 18.02.2014, nr. 532 af 27.05.2014 og nr. 586 af 03.06.2014.
- b. Opgaver og forpligtelser i forbindelse med gennemførelsen af programmet fastlægges i nærværende aftale mellem programpartnerne, IB.SH og MIKE som revisionsmyndighed.
- c. Alle deltagere i programmet forpligter sig indbyrdes til at medvirke ansvarligt til effektiv og korrekt forvaltning og gennemførelse af programmet.

## Artikel 2

### Organer til gennemførelse af programmet

Til gennemførelse af programmet etableres følgende myndigheder og organer:

1. En forvaltningsmyndighed
2. Et fælles sekretariat, herefter kaldet "sekretariatet"
3. Et overvågningsudvalg, herefter kaldet "Interreg-udvalget"
4. En revisionsmyndighed, som bistås af en revisorgruppe

#### 1. Forvaltningsmyndighed

- a. Forvaltningsmyndigheden er ansvarlig for forvaltning og gennemførelse af programmet i sin helhed. Forvaltningsmyndigheden varetager samtidig funktionen som attesteringsmyndighed på basis af art. 21, stk. 1 i FO (EU) 1299/2013 .
- b. Programpartnerne besluttede den 21.10.2013, at ansvaret og funktionen som forvaltningsmyndighed i henhold til art. 125 i FO (EU) 1303/2013 og art. 23 i FO (EU) 1299/2013 og som attesteringsmyndighed i henhold til art. 126 i FO (EU) 1303/2013 og art. 24 i FO (EU) 1299/2013 overdrages til IB.SH. Forvaltningsmyndigheden har sæde hos IB.SH i Kiel, Tyskland.
- c. Forvaltningsmyndigheden etablerer efter aftale med programpartnerne et fælles sekretariat i henhold til art. 23, stk. 2 i FO (EU) 1299/2013, som bistår forvaltningsmyndigheden og Interreg-udvalget ved deres respektive opgaver.
- d. IB.SH er ansættende myndighed for medarbejdere til forvaltningsmyndigheden.
- e. Som led i sine opgaver fastsætter forvaltningsmyndigheden forebyggende foranstaltninger mod bedrageri, især i forbindelse med funktionen som attesteringsmyndighed.
- f. Programpartnere pålægger forvaltningsmyndigheden at varetage sine opgaver i hele programområdet og betjene hele området på lige vilkår.
- g. Forvaltningsmyndigheden skal efterkomme alle forpligtelser, som fremgår af de i art. 1 a) nævnte forordninger, programmet, Europa-Kommissionens afgørelse om godkendelse af programmet samt nærværende aftale. Desuagtet skal forvaltningsmyndigheden udføre sine opgaver i overensstemmelse med de i Forbundsrepublikken Tyskland gældende institutionelle, lovmæssige og finansielle bestemmelser.

- h. Programpartnerne forpligter sig over for IB.SH til at medvirke ansvarligt til programmets forvaltning og gennemførelse.
- i. Forvaltningsmyndigheden forpligter sig til, at programpartnerne inden for rammerne af deres respektive ansvarsområder modtager relevant information om programgennemførelsen, og at de inddrages i sager af administrativ karakter, som knytter sig til gennemførelsen af kooperationsprogrammet eller denne partneraftale.
- j. Fordelingen af opgaverne mellem forvaltningsmyndigheden og sekretariatet fremgår af bilag 2 til nærværende aftale.
- k. Forvaltningsmyndigheden finansieres i henhold til artikel 3 i nærværende aftale (Teknisk bistand).

## 2. Sekretariat

- a. Programpartnerne besluttede den 21.10.2013 at overdrage sekretariatsfunktionen til Region Syddanmark. Sekretariatet har sæde i Kruså, Danmark, og varetager sekretariatsopgaven i hele programområdet på lige vilkår.
- b. Region Syddanmark er ansættende myndighed for personale til sekretariatet.
- c. Sekretariatet bistår forvaltningsmyndigheden samt Interreg-udvalget ved gennemførelsen af deres respektive opgaver. Sekretariatet informerer potentielle støttemodtagere om programrets støttemuligheder, bistår potentielle støttemodtagere i ansøgningsfasen samt vejleder støttemodtagerne (leadpartnere og projektpartnere) ved gennemførelsen af deres operationer (herefter kaldet "projekter"). Opgavefordelingen mellem forvaltningsmyndigheden og sekretariatet fremgår af bilag 2 til nærværende aftale.
- d. Sekretariatet finansieres i henhold til artikel 3 (Teknisk bistand).

## 3. Interreg-udvalg

- a. Inden for tre måneder efter datoen for meddelelsen om Europa-Kommissionens beslutning om godkendelse af programmet etablerer programpartnerne Interreg-udvalget efter aftale med forvaltningsmyndigheden i henhold til art. 47 i FO (EU) 1303/2013.
- b. Interreg-udvalget er sammensat af repræsentanter for programpartnerne samt repræsentanter for partnerne i henhold til art. 5 i FO (EU) 1303/2013. En repræsentant for Europa-Kommissionen kan deltage i møderne med rådgivende funktion. Forvaltningsmyndigheden deltager i udvalget med rådgivende funktion. I henhold til art. 48 i FO (EU) 1303/2013 har de deltagende programpartnere fastlagt sammensætningen, som fremgår af udvalgets forretningsorden. Forvaltningsmyndigheden har opfordret de dér nævnte organisationer til at udpege medlemmerne samt en suppleant for hver af disse.
- c. Interreg-udvalget forvisser sig om effektiviteten og kvaliteten af gennemførelsen af programmet ved at varetage opgaverne i henhold til art. 49 og art. 110 i FO (EU) 1303/2013. Interreg-udvalget er samtidig ansvarlig for udvælgelse af projekterne i henhold til art. 12 i FO (EU) 1299/2013 og fastsætter i henhold til art. 18, stk. 2 i FO (EU) 1299/2013 supplerende bestemmelser for støtteberettigede udgifter. En oversigt over alle Interreg-udvalgets opgaver skal indgå som bilag til udvalgets forretningsorden.
- d. Interreg-udvalget vedtager i henhold til art. 47, stk. 3 i FO (EU) 1303/2013 på sit første ordinære møde en forretningsorden i overensstemmelse med de to medlemslandes institutionelle, lov-mæssige og finansielle bestemmelser. I denne forretningsorden fastlægges også medlemmernes opgaver samt regler vedrørende medlemmers inhabilitet.
- e. Alle beslutninger i Interreg-udvalget træffes i enighed af medlemmerne, d.v.s. enstemmigt. Det er muligt at undlade at stemme.

#### 4. Revisionsmyndighed og second level kontrol

- a. Revisionsmyndigheden er i henhold til art. 21 i FO (EU) 1299/2013 placeret i det medlemsland, hvor også forvaltningsmyndigheden er placeret, det vil sige i Tyskland. MJKE i Kiel påtager sig i henhold til art. 123 i FO (EU) 1303/2013 funktionen som revisionsmyndighed.
- b. MJKE ansætter revisionsmyndighedens medarbejdere og den tyske repræsentant i Revisorgruppen.
- c. Revisionsmyndigheden varetager de opgaver, der fremgår af art. 127 i FO (EU) 1303/2013.
- d. Revisionsmyndigheden bistår i henhold til art. 25, stk. 2 i FO (EU) 1299/2013 af en revisorgruppe, som omfatter en repræsentant for Danmark såvel som en repræsentant for Tyskland. Forvaltningsmyndigheden giver Revisorgruppen den bistand, der er nødvendig, for at Revisorgruppen kan udføre sine opgaver. Revisorgruppen dannes inden for tre måneder, efter at programmet er godkendt, og udarbejder selv sin forretningsorden. Formandskabet ligger hos revisionsmyndigheden. Revisorerne er funktionelt uafhængige af kontrolinstanser (herefter kaldet first level controllere), som foretager verifikationer i henhold til art. 23, stk. 4 i FO (EU) 1299/2013.
- e. Revisionsmyndigheden udarbejder som uafhængigt organ den rapport, som kræves inden fremsendelse af den første udbetalingsanmodning, samt erklæringen om udpegning af forvaltningsmyndigheden og Attesteringsmyndigheden over for Europa-Kommissionen i henhold til art. 124, stk. 2 i FO (EU) 1303/2013.
- f. Revisionsmyndigheden og Revisorgruppens tyske repræsentant, som revisionsmyndigheden udpeger, finansieres af de tyske programpartnere. Internt fordeles omkostningerne i henhold til bilag 3, som også viser det maksimale budget. Det danske medlem af revisionsgruppen finansieres af medlemsstaten Danmark.
- g. De tyske programpartners betalinger til revisionsmyndigheden og den tyske repræsentant i Revisorgruppen sker direkte til MJKE på ministeriets foranledning.

### Artikel 3 Teknisk bistand

- a. Til finansiering af udgifterne i forbindelse med gennemførelsen af programmet i årene 2014-2023, herunder udgifterne til forvaltningsmyndigheden og sekretariatet, råder programpartnere over Teknisk bistand på 6% af programmets EFRU-midler i henhold til art. 17 i FO (EU) 1299/2013.
- b. Derudover skal programpartnere stille en medfinansiering til dækning af alle udgifter. Denne medfinansiering fordeles på de danske hhv. de tyske programpartnere med 50% til hver uden den i litra k i denne artikel nævnte buffer eller med 51% til hver med buffer.
- c. Den heraf fremkomne finansieringsandel for den enkelte programpartner fremgår af bilag 5. Således betaler Region Syddanmark 54,78% og Region Sjælland 45,22% af medfinansieringen på dansk side. Medfinansieringen på tysk side er sammensat som følger: Alle tyske programpartnere yder en årlig medfinansiering, som er delt op i et grundbeløb på 15.000 € per partner pro anno og et restbeløb pro anno, som beregnes ud fra den enkelte tyske programpartners befolkningsandel. Beløbene fremgår af bilag 5.
- d. Der oprettes en særskilt konto (medfinansieringskonto) til programpartnernes medfinansiering hos IB.SH. Programpartnernes respektive andele uden buffer indbetales i henhold til bilag 5 til denne konto senest den 31. marts i hvert kalenderår. De nøjagtige kontooplysninger meddeles programpartnere umiddelbart efter at nærværende aftale er indgået. Bliver det nødvendigt at Interreg-udvalget i henhold til litra k frigiver bufferen eller dele af denne, udarbejder forvaltningsmyndigheden en særlig ansøgning om dette til programpartnere.

- e. Den enkelte programpartner er selv ansvarlig for at afsætte den aftalte medfinansiering og buffer for den samlede programløbetid, således at de er til rådighed indtil år 2023.
- f. Tabellen i bilag 5 forudsætter ved budgetteringen et jævnt træk på midlerne og dermed en jævn medfinansiering over alle kalenderår. Aftaleparterne er dog enige om, at de faktiske udgifter for et år kan afvige herfra. Af denne grund foretages der ved afslutningen af programmet en opgørelse og efterfølgende refusion, såfremt programpartnernes finansieringsandele overstiger det faktiske medfinansieringsbehov.
- g. Forvaltningsmyndigheden og sekretariatet er forpligtet til at bibeholde de i budgettet kalkulerede stillingsandele i hele programmets gennemførelsesperiode, såfremt deres opgaver ikke ændres.
- h. Forvaltningsmyndigheden og sekretariatet er forpligtet til at overholde det aftalte budget og til ikke at overskride det fastlagte samlede beløb. Midlerne til Teknisk bistand anvendes i overensstemmelse med princippet om forsvarlig økonomisk forvaltning.
- i. Det er muligt at forskyde midler mellem forvaltningsmyndigheden og sekretariatet inden for det samlede budget, såfremt dette måtte være nødvendigt af hensyn til en effektiv arbejdsmåde.
- j. Trækket på midlerne i de enkelte kalenderår kan afvige fra det godkendte budget og retter sig efter de opgaver og behov, der fremkommer ved programadministrationen. Til dette formål udarbejder forvaltningsmyndigheden for hvert kalenderår et revideret budget, som inklusive alle eventuelle ændringer skal godkendes af Interreg-udvalget.
- k. Det aftalte budget indeholder en buffer til forvaltningsmyndighedens ikke personalerelaterede omkostninger, som efter anmodning fra forvaltningsmyndigheden kan frigives af Interreg-udvalget.
- l. Forvaltningsmyndigheden og sekretariatet anvender budgettet i bilag 4 som grundlag for deres regnskab og rapporterer årligt disse omkostningerne i forhold til de faktiske omkostninger over for Interreg-udvalget og samtidig over for programpartnerne senest den 30. juni i hvert kalenderår. Denne rapportering er del af den årlige gennemførelsesrapport, som sendes til Europa-Kommissionen.
- m. Denne rapportering danner grundlag for udbetalingsanmodningen til Europa-Kommissionen.
- n. Udgifter, der påløber hos forvaltningsmyndigheden og sekretariatet efter 31.12.2023, og som er nødvendige som led i afslutningen af programmet, skal dækkes via det samlede budget og dermed også via programpartnernes medfinansiering. Disse udgifter skal godkendes af Interreg-udvalget.
- o. Såfremt forvaltningsmyndigheden og sekretariatet, eller revisionsmyndigheden, som led i gennemførelsen af programmet varetager opgaver, som ikke er dækket af nærværende aftale og ikke af det for aftalen gældende budget, eller opstår der meromkostninger på grund af ændrede generelle rammebetingelser eller meromkostninger på grund af ændrede krav fra Europa-Kommissionens side, skal omkostningerne godkendes af Interreg-udvalget. Finansieringen af disse kræver særskilt godkendelse af programpartnerne.
- p. Eventuelt påløbende renter både på medfinansieringskontoen, hvor medfinansieringsandelene bogføres, og på den konto, hvor programmets EFRU-midler forvaltes (Interreg-kontoen), tilfalder de danske og tyske program partnere med halvdelen til hver og anvendes til refusion af afholdte administrationsudgifter.

## Artikel 4

### Kontroller på projektniveau

- a. Forvaltningsmyndigheden er ansvarlig for de kontroller, der beskrives i art. 125, stk. 4 til 6 i FO (EU) 1303/2013. Forvaltningsmyndigheden foretager dog ingen verifikationer for hele programområdet. I stedet udføres denne opgave i henhold til art. 23, stk. 4 i FO (EU) 1299/2013 af uafhængige nationale first level controllere (tilsynsførende). De danske og tyske program partnere

har hver især ansvaret for at informere, udpege og certificere de tilsynsførende på henholdsvis dansk og tysk side. Ansvar for gennemførelsen af proceduren for information, udpegning og certificering af first level controllere ligger hos programpartnerne, som hermed overdrager denne opgave til forvaltningsmyndigheden.

- b. Beskrivelsen af forvaltningsmyndighedens udvælgelse og instruktion af first level controllere nedfældes i programhåndbogen og i beskrivelsen i henhold til art. 72 i FO (EU) 1303/2013.
- c. First level controllere får af forvaltningsmyndigheden stillet dokumenter og hjælpemidler til rådighed, som muliggør en ensartet verifikation og bekræftelse af projekternes udgifter.
- d. Udgifterne til first level controllere bæres af projekterne. Udgifterne er støtteberettigede.
- e. Projektpartnerne retter via leadpartneren alle udbetalingsanmodninger til sekretariatet. I sekretariatet kontrolleres projektpartnerens og leadpartnerens oplysninger i form af en rapport om gennemførelses- og afregningsperioden og i form af en talmæssig dokumentation (regnskab). Det kontrolleres, hvorvidt de planlagte aktiviteter rent faktisk er blevet gennemført, og om størrelsen af de afholdte udgifter svarer til omfanget af de beskrevne gennemførte aktiviteter. Ved denne administrative kontrol tages der hensyn til oplysninger og bekræftelser fra first level controllere, som er en væsentlig bestanddel af disse kontroller.
- f. Leadpartnerens first level controller sikrer sig, at udgifterne, som anmeldes af de projektpartnerne, der deltager i projektet, er blevet kontrolleret af en first level controller, og bekræfter under inddragelse af alle erklæringer det samlede projekts udgifter.
- g. Forvaltningsmyndigheden sikrer sig, at udgifterne hos alle støttemodtagere i et projekt er blevet verificeret af en udpeget first level controller.

## Artikel 5

### Fastlæggelse af processer og procedurer for gennemførelsen af programmet

#### 1. Udbetalinger

- a. IB.SH opretter en konto til afvikling af alle betalinger inden for rammerne af programmet (Interreg-konto) senest umiddelbart efter Europa-Kommissionens godkendelse af programmet.
- b. Forvaltningsmyndigheden som attesteringsmyndighed udfører sine opgaver i henhold til art. 24 FO (EU) 1299/2013 sammenholdt med art. 126 FO (EU) 1303/2013. Den er ansvarlig for anmodningen om betalingerne fra Europa-Kommissionen samt for udbetalingerne til leadpartnerne.
- c. Udbetalingen til leadpartnerne sker omgående med forbehold for disponible midler fra forskudene i henhold til art. 134 i FO (EU) 1303/2013 dog senest 90 dage efter modtagelse af udbetalingsanmodningen i henhold til art. 132, stk. 1 i FO (EU) 1303/2013, såfremt denne er korrekt og fuldstændig. Den enkelte leadpartner er ansvarlig for at videresende de respektive andele til alle øvrige projektpartnerne.
- d. Der ydes ingen forudbetalinger til støttemodtagere, men kun udbetalinger på basis af faktisk afholdte og kontrollerede udgifter.
- e. Udgifterne hos de danske støttemodtagere, som føres i danske kroner og ikke i euro, omregnes i henhold til art. 28 i FO (EU) 1299/2013 til euro. Omregningen sker ved hjælp af Europa-Kommissionens månedlige bogføringskurs, som gælder i den måned, hvor udgifterne forelægges first level controlleren til kontrol (art. 28, underafsnit 1, litra b) i FO (EU) 1299/2013).

#### 2. Overvågning

- a. Der oprettes et elektronisk overvågningssystem i henhold til art. 122, stk. 3 samt den dertil hørende gennemførelsesforordning og art. 125, stk. 2, litra d) i FO (EU) 1303/2013. Dette system

muliggør informationsudveksling mellem støttemodtagerne, forvaltningsmyndigheden og revisionsmyndigheden via elektroniske dataudvekslingssystemer.

- b. Systemet indeholder alle projektrelevante data, således at styring af programmet kan finde sted på basis af programindikatorerne.

### 3. Projektvurdering, projektudvælgelse og indgåelse af aftale

- a. Der udarbejdes en programhåndbog, som indeholder samtlige informationer i forbindelse med ansøgning til og gennemførelse af projektet samt alle støttebestemmelser, som gælder for gennemførelsen af et projekt.
- b. Projektansøgninger indsendes til sekretariatet, så længe systemet til elektronisk dataudveksling endnu ikke er til rådighed. Det forudsættes, at der fra 2015 frem til 2020 vil være to ansøgningsfrister om året. Derudover kan der være yderligere frister, såfremt de er nødvendige for gennemførelsen af programmet.
- c. Kriterier for projektudvælgelse besluttet af Interreg-udvalget.
- d. Sekretariatet foretager med bistand fra forvaltningsmyndigheden et gennemsyn og en vurdering af projektansøgningerne på basis af støttebestemmelserne i programhåndbogen og ansøgningskriterierne. Det vurderer, om leadpartneren og projektpartnerne er i besiddelse af den nødvendige kapacitet til at gennemføre opgaverne i projektet.
- e. Eventuelle kommentarer og forslag til korrektioner af projektansøgningen meddeles leadpartneren skriftligt. I hele ansøgningsfasen foregår der en tæt dialog mellem sekretariatet og leadpartneren.
- f. Endeligt gennemarbejdede projektansøgninger forelægges Interreg-udvalget sammen med en afsluttende vurdering om, at projektansøgningen er i overensstemmelse med programmet, det retlige grundlag samt programhåndbogen, og en indstilling til beslutning. Endvidere inddrages udtalelser fra eksterne eksperter, som kan medvirke ved vurderingen af ansøgningerne. Disse eksperter finansieres ikke inden for programmet.
- g. Interreg-udvalget træffer beslutning om støtte til projekter i henhold til art. 12, stk. 1 i FO (EU) 1299/2013 under hensyntagen til projektets relevans for programmets mål. De nøjagtige regler med hensyn til beslutningstagning i Interreg-udvalget, herunder regler for medlemmers inhabilitet, fastsættes i udvalgets forretningsorden.
- h. Leadpartnerne informeres skriftligt om Interreg-udvalgets afgørelser og om grundene til, at en ansøgning afvises eller ikke er støtteberettiget.
- i. Hvis Interreg-udvalget træffer en positiv beslutning, indgår forvaltningsmyndigheden en aftale om støtte til projektet med den pågældende leadpartner – herefter kaldet "leadpartnerkontrakt". Støtten ydes udelukkende i euro.

### 4. Behandling af klager

- a. Der er intet retskrav på støtte.
- b. Klager fra ansøgere, leadpartnere og projektpartnerne undersøges og besvares af forvaltningsmyndigheden og sekretariatet. Såfremt klager ikke kan færdigbehandles, eller hvis den vedrører Interreg-udvalgets opgaver, undersøges og besvares klagen i fællesskab af formændene for Interreg-udvalget i samarbejde med forvaltningsmyndigheden samt sekretariatet. Formændene kan beslutte, om en klage skal forelægges Interreg-udvalget for at tilvejebringe en endelig afgørelse. Interreg-udvalget kan beslutte, om der skal nedsættes en arbejdsgruppe til behandling af klager. Klager, som undersøges og besvares af Interreg-udvalgets formænd og forvaltningsmyndigheden og sekretariatet i fællesskab, skal forelægges Interreg-udvalgets medlemmer på Interreg-udvalgets førstkomende møde.
- c. Såfremt det er nødvendigt, kan der i programhåndbogen fastsættes mere detaljerede procedurer med hensyn til behandling af klager.

## Artikel 6

### Regler i tilfælde af vanskeligheder ved gennemførelsen

#### 1. Programpartnernes hæftelse

- a. Ansvar for, at støttemodtagerne anvender midlerne fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling forsvarligt, ligger i forhold til Europa-Kommissionen hos det medlemsland, hvor støttemodtageren har sit hjemsted, idet programpartnere træder i stedet for det pågældende medlemsland.
- b. Har forvaltningsmyndigheden og/eller sekretariatet mistanke om en uregelmæssighed, eller bliver de informeret om en sådan, skal der straks træffes relevante foranstaltninger såsom suspendering af finansielle refusioner til projektet, indtil mistanken er afklaret.
- c. Såfremt leadpartneren ikke er i stand til i tilfælde af uregelmæssigheder at inddrive betalte beløb fra en projektpartner, eller såfremt forvaltningsmyndigheden ikke er i stand til at inddrive disse beløb fra leadpartneren, afholdes disse beløb ifølge programpartnernes interne aftale af den programpartner, i hvis område (region, Kreis, by) støttemodtageren har sit hjemsted.
- d. Såfremt der er tale om en projektpartner, som har sit hjemsted uden for programområdet, udvides ansvaret til alle programpartnere. Fordelingen sker separat for den danske og den tyske side og beregnes procentuelt ud fra befolkningstallene pr. 01.01.2012.
- e. Med hensyn til udgifterne til Teknisk bistand, som afholdes på basis af en af programpartnere i fællesskab truffet beslutning, er programpartnere i fællesskab ansvarlige svarende til deres procentuelle andele af Teknisk bistands samlede budget.
- f. Uafhængig af stk. a) og c) er de ansættende myndigheder for forvaltningsmyndigheden og sekretariatet alene ansvarlige ved u hensigtsmæssig anvendelse af Teknisk bistand samt egen, herunder deres medarbejders, fejlagtige adfærd. MJKE hæfter som ansættende myndighed for fejl begået af medarbejdere i revisionsmyndigheden og den tyske repræsentant i Revisorgruppen.

#### 2. Uregelmæssigheder og inddrivelse af beløb

- a. Ansvar for at etablere grundlaget for en eventuel indberetning om uregelmæssigheder i henhold til art. 122, stk. 2 i FO (EU) 1303/2013 til de kompetente nationale myndigheder påhviler forvaltningsmyndigheden. Forvaltningsmyndigheden underretter de ansvarlige nationale myndigheder og sikrer fremsendelse af alle relevante informationer til brug for indberetningen. Samtidigt underrettes revisionsmyndigheden.
- b. Såfremt revisionsmyndigheden konstaterer en uregelmæssighed, skal forvaltningsmyndigheden straks informeres. Konstaterer forvaltningsmyndigheden og/eller sekretariatet en uregelmæssighed, så skal de ligeledes straks informere revisionsmyndigheden. Forvaltningsmyndigheden skal herefter underrette Interreg-udvalget hurtigst muligt herom.
- c. Forvaltningsmyndigheden og sekretariatet varetager opfølgning på revisionsmyndighedens revisions- og kontrolrapporter, herunder opfølgning på alle konstaterede uregelmæssigheder.
- d. Uagtet medlemslandenes ansvar for at opdage og afhjælpe uregelmæssigheder samt inddrive beløb, der er blevet udbetalt uden retsgrundlag, sikrer forvaltningsmyndigheden i henhold til art. 27, stk. 2 i FO (EU) 1299/2013, at alle på grundlag af uregelmæssigheder udbetalte beløb inddrives hos den overordnet ansvarlige støttemodtager (leadpartner). Projektpartnere skal tilbagebetale uretmæssigt udbetalte beløb til leadpartneren.
- e. Ud over inddrivelse af beløb er en (delvis) ophævelse af leadpartneraftalen en mulig konsekvens af uregelmæssigheder. Enkeltheder aftales i leadpartneraftalen. Afgørelsen om ophævelsen af leadpartneraftalen træffes af forvaltningsmyndigheden i samråd med Interreg-udvalget.

### 3. Finansielle korrektioner og systemfejl

- a. Revisionsmyndigheden, Revisorgruppen, Europa-Kommissionen eller den Europæiske Revisionsret kan under gennemførelsen af programmet og/eller ved afslutningen af programmet konstatere systemfejl eller andre fejl på programniveau, som kan medføre finansielle korrektioner i henhold til art. 85 og 144-147 i FO (EU) 1303/2013.
- b. Såfremt der fra Europa-Kommissionens side foretages finansielle korrektioner, som kan tilbageføres til fejl i programsystemet, foretages fordelingen af de finansielle korrektioner, uagtet tidspunktet for opdagelsen af fejlene, på programpartnerne på basis af de andele, som i alt er udbetalt til projektpartnerne frem til Europa-Kommissionens meddelelse om finansielle korrektioner.
- c. Såfremt der fra Europa-Kommissionens side foretages finansielle korrektioner, som kan tilbageføres til fejl i nationale systemer, foretages fordelingen af de finansielle korrektioner, uagtet tidspunktet for opdagelse af fejlene, på programpartnerne i den berørte medlemsstat på basis af de andele, som i alt er udbetalt til projektpartnerne i den berørte medlemsstat frem til Europa-Kommissionens meddelelse om finansielle korrektioner.

### 4. Afbrydelse af programmet eller udsættelse af betalinger

- a. Såfremt programmet afbrydes, eller betalingen udsættes fra Europa-Kommissionens side, rammes programmets likviditet. Forvaltningsmyndigheden og sekretariatet afklarer de tilgrundliggende problemer med Europa-Kommissionen og i givet fald med de pågældende projektpartnere hurtigst muligt og med alle til rådighed værende midler for at afslutte afbrydelsen af programmet.
- b. På projektniveau kan forvaltningsmyndigheden foretage en afbrydelse/udbetalingsstop til et projekt, såfremt leadpartneren og/eller projektpartnere ikke efterkommer deres forpligtelser i henhold til leadpartneraftalen, eller der foreligger mistanke om uregelmæssigheder eller fejl samt insolvens, som frembyder en risiko for programmets budget. Nærmere enkeltheder fastsættes i programhåndbogen og i leadpartneraftalen.

### 5. Retslige og udenretslige sager mod projektpartnere

- a. I tilfælde af retslige eller udenretslige sager mod en projektpartner gælder de samme regler om gensidig underretning samt om afklaring og i givet fald inddrivelse af beløb som i tilfælde af uregelmæssigheder (jf. stk. 2). Reglerne for programpartnerens ansvar (jf. stk. 1) finder anvendelse.
- b. Ud over inddrivelse af beløb er en (delvis) ophævelse af leadpartneraftalen en mulig konsekvens. Nærmere herom fremgår af leadpartneraftalen. Afgørelsen om ophævelsen af leadpartneraftalen træffes af forvaltningsmyndigheden i samråd med Interreg-udvalget.

### 6. Projektpartneres insolvens

- a. I leadpartneraftalen og i programhåndbogen fastsættes regler for procedurer i tilfælde af projektpartneres insolvens. Projektpartneren er forpligtet til at informere leadpartneren, de andre projektpartnere samt forvaltningsmyndigheden om insolvensen.
- b. En inddrivelse af beløb samt en (delvis) ophævelse af leadpartneraftalen i henhold til stk. 5 kan være konsekvensen. Afgørelsen om ophævelsen af leadpartneraftalen træffes af forvaltningsmyndigheden i samråd med Interreg-udvalget.

## **7. Bestemmelser om afslutning af programmet**

- a. Afslutning af programmet gennemføres under ledelse af forvaltningsmyndigheden sammen med sekretariatet og revisionsmyndigheden i henhold til art. 141 i FO (EU) 1303/2013.
- b. Programmets afslutning forberedes så vidt muligt inden for den støtteberettigede periode (art. 65, stk. 2 i FO (EU) 1303/2013) for at minimere udgifter og ressourceforbrug for programpartnerne respektive det efterfølgende program efter støtteberettigelsens udløb den 31.12.2023.
- c. Opbevaringen af programdokumenter sker i henhold til art. 140 FO (EU) 1303/2013.

## **Artikel 7**

### **Yderligere bestemmelser**

#### **1. Fastlæggelse af arbejdsprog**

Programmets arbejdsprog er principielt tysk og dansk. Officielle dokumenter, ansøgningsbilag, bilag til Interreg-udvalget, officielle rapporteringer og publikationer skal udformes på begge sprog. Oversættelser udføres enten af Interreg-sekretariatet eller forvaltningsmyndigheden eller eksternt og finansieres af Teknisk bistand. Til udvalgmøderne anvendes simultantolke.

#### **2. Ikke-overholdelse af aftaler og frister – sanktioner**

- a. Konsekvenser for ikke-overholdelse af bestemmelser, frister og kontraktlige aftaler på projektniveau beskrives i leadpartneraftalen samt i programhåndbogen.
- b. Tilfælde af ikke-overholdelse af regler og aftaler mellem de involverede program partnere, revisionsmyndigheden og/eller IB.SH behandles fra sag til sag i Interreg-udvalget.

#### **3. Ændringer af aftalen**

- a. Ændringer af nærværende aftale kan kun aftales skriftligt og enstemmigt mellem alle aftaleparter.
- b. Såfremt en bestemmelse er eller bliver helt eller delvis ugyldig eller uigennemførlig, berøres gyldigheden og gennemførligheden af alle øvrige bestemmelser ikke heraf.

#### **4. Voldgiftsklausul**

- a. Skulle der opstå tvister i forbindelse med nærværende partneraftale eller vedrørende dens gyldighed, forpligter parterne sig til i fællesskab at finde en mindelig løsning.
- b. Hvis parterne ikke selv kan nå frem til en mindelig løsning, skal der gennemføres en mæglingsproces ifølge de på det aktuelle tidspunkt gældende mæglingsregler fra Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) e.V.
- c. For tvister, som heller ikke kan bilægges ved mægling aftales følgende: En tvist afgøres endeligt i henhold til det aktuelt gældende voldgiftsreglement for Deutsche Institution für Schiedsgerichtsbarkeit (DIS) e.V. Voldgiftssagen finder sted i Kiel. Antallet af voldgiftsmænd er tre. Den gældende materielle lovgivning er Forbundsrepublikken Tysklands lovgivning.

## Artikel 8

### Ikrafttræden og varighed

- a. Nærværende aftale træder i kraft ved underskrivelse af programpartnere, IB.SH og MJKE, og når Erhvervsstyrelsens og Land Schleswig-Holsteins godkendelser foreligger, med tilbagevirkende kraft pr. 01.01.2014, starttidspunktet for den støtteberettigede periode i henhold til art. 65, stk. 2 i FO (EU) 1303/2013.
- b. Nærværende aftale gælder for perioden frem til den fuldstændige gennemførsel af Interreg 5A-programmet Deutschland-Danmark 2014-2020 inklusive afslutningen af opbevaringsfristen i henhold til art. 140, stk. 1 i FO (EU) 1303/2013.

**Programmpartner XXX**

Ort und Datum/ Sted og dato: \_\_\_\_\_

Name und Funktion des Unterzeichnenden/ Navn og underskriverens stilling:

\_\_\_\_\_

Unterschrift und Stempel/ Underskrift og stempel:

\_\_\_\_\_

**Verwaltungsbehörde – IB.SH (Investitionsbank Schleswig-Holstein)**

Ort und Datum/ Sted og dato: \_\_\_\_\_

Name und Funktion des Unterzeichnenden/ Navn og underskriverens stilling:

\_\_\_\_\_

Unterschrift und Stempel/ Underskrift og stempel:

\_\_\_\_\_

**Ministerium für Justiz, Kultur und Europa des Landes Schleswig-Holstein für die Prüfbehörde**

Ort und Datum/ Sted og dato: \_\_\_\_\_

Name und Funktion des Unterzeichnenden/ Navn og underskriverens stilling:

\_\_\_\_\_

Unterschrift und Stempel/ Underskrift og stempel:

\_\_\_\_\_

**Anlage 1      Genehmigung des Programms durch die EU-Kommission**  
**Bilag 1      Europa-Kommissionens godkendelse af programmet**



Brüssel, den 17.12.2014  
C(2014) 10123 final

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION**

**vom 17.12.2014**

**zur Genehmigung bestimmter Elemente des Kooperationsprogramms „Interreg V-A  
Deutschland–Dänemark“ für eine Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für  
regionale Entwicklung im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale  
Zusammenarbeit“ in Deutschland und in Dänemark**

**CCI 2014TC16RFCB056**

(NUR DIE DEUTSCHEN UND DÄNISCHEN TEXTE SIND VERBINDLICH)

**DE**

**DE**

## DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 17.12.2014

**zur Genehmigung bestimmter Elemente des Kooperationsprogramms „Interreg V-A Deutschland–Dänemark“ für eine Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ in Deutschland und in Dänemark**

CCI 2014TC16RFCB056

(NUR DIE DEUTSCHEN UND DÄNISCHEN TEXTE SIND VERBINDLICH)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates<sup>1</sup>, insbesondere Artikel 29 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit besonderen Bestimmungen zur Unterstützung des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 12,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 23. Juli 2014 übermittelte Deutschland im Namen Deutschlands und Dänemarks („teilnehmende Mitgliedstaaten“) über das elektronische Datenaustauschsystem der Kommission („SFC2014“) das Kooperationsprogramm „Interreg V-A Deutschland–Dänemark“ für eine Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ in diesen Mitgliedstaaten.
- (2) Das Kooperationsprogramm wurde von den teilnehmenden Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den Partnern aus Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 und der Kommission erstellt.
- (3) Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 sollte mit dem Kooperationsprogramm ein Programmgebiet unterstützt werden, das die in Anhang I

<sup>1</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320.

<sup>2</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 259.

DE

2

DE

des Durchführungsbeschlusses 2014/388/EU der Kommission<sup>3</sup> aufgeführten Regionen der Union der NUTS-3-Ebene umfasst.

- (4) Gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 hat die Kommission das Kooperationsprogramm geprüft und gemäß Absatz 3 des genannten Artikels am 16. Oktober 2014 Anmerkungen vorgebracht. Am 28. November 2014 hat Deutschland zusätzliche Informationen und ein überarbeitetes Kooperationsprogramm vorgelegt.
- (5) Die Kommission ist zu dem Schluss gelangt, dass das Kooperationsprogramm einen Beitrag zur Unionsstrategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum und zur Verwirklichung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts leistet und mit der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 und der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 in Einklang steht.
- (6) Das Kooperationsprogramm enthält alle Elemente aus Artikel 8 Absätze 1 bis 9 der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 und wurde gemäß dem Muster aus Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 288/2014<sup>4</sup> der Kommission ausgearbeitet.
- (7) Gemäß Artikel 76 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 stellt der vorliegende Beschluss einen Finanzierungsbeschluss im Sinne von Artikel 84 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> dar. Es ist jedoch notwendig, die Elemente zu spezifizieren, die für eine Mittelbindung für dieses Kooperationsprogramm erforderlich sind.
- (8) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 muss für jedes Jahr der für die Unterstützung aus dem EFRE vorgesehene Gesamtbetrag der Mittelausstattung angegeben werden. Ferner ist für das Kooperationsprogramm und für jede Prioritätsachse der Gesamtbetrag der Mittelausstattung für die Unterstützung aus dem EFRE und die nationale Kofinanzierung anzugeben. Bei Prioritätsachsen, die eine oder mehrere ergänzende Investitionsprioritäten aus verschiedenen thematischen Zielen miteinander kombinieren, ist es ebenfalls notwendig, den Gesamtbetrag der Mittelausstattung aus dem EFRE und die nationale Kofinanzierung für jedes der betreffenden thematischen Ziele anzugeben.

<sup>3</sup> Durchführungsbeschluss 2014/388/EU der Kommission vom 16. Juni 2014 zur Erstellung des Verzeichnisses der Regionen und Räume, die im Zeitraum 2014-2020 im Rahmen der grenzüberschreitenden und transnationalen Bestandteile des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert werden können (ABl. L 183 vom 24.6.2014, S. 75).

<sup>4</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 288/2014 der Kommission vom 25. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds im Hinblick auf Muster für operationelle Programme im Rahmen des Ziels „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ und gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit besonderen Bestimmungen zur Unterstützung des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Hinblick auf das Muster für operationelle Programme im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ (ABl. L 87 vom 22.3.2014, S. 1).

<sup>5</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

DE

3

DE

- (9) Gemäß Artikel 120 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 ist es notwendig, den Kofinanzierungssatz für jede Prioritätsachse festzulegen und anzugeben, ob der Kofinanzierungssatz für die Prioritätsachse für die förderfähigen Ausgaben insgesamt, einschließlich öffentlicher und privater Ausgaben, oder für die förderfähigen öffentlichen Ausgaben gilt.
- (10) Der vorliegende Beschluss greift der Stellungnahme der Kommission zur Vereinbarkeit jeglicher im Rahmen des Kooperationsprogramms unterstützter Maßnahmen mit den zum Zeitpunkt der Gewährung der Unterstützung geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen nicht vor.
- (11) Gemäß Artikel 8 Absatz 12 der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013 sollten daher die unter die Buchstaben a, b Ziffern i bis vi, c Ziffern i bis iv, d des Unterabsatzes 1 von Absatz 2, unter Absatz 3, unter die Buchstaben a Ziffern ii bis vi und b von Absatz 4 sowie die unter Absatz 9 dieses Artikels fallenden Elemente genehmigt werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die folgenden Elemente des Kooperationsprogramms „Interreg V-A Deutschland–Dänemark“ für eine Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ in Deutschland und in Dänemark im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2020, das am 28. November 2014 in seiner endgültigen Form vorgelegt wurde, werden hiermit genehmigt:

- (a) Begründung der Auswahl der thematischen Ziele, der entsprechenden Investitionsprioritäten und Mittelzuweisungen, wie in den Abschnitten 1.1.2 und 1.2 des Kooperationsprogramms angegeben;
- (b) Für jede Prioritätsachse geforderte Elemente gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013, wie in Abschnitt 2 des Kooperationsprogramms dargelegt, mit Ausnahme der Abschnitte 2.A.8 und 2.B.6;
- (c) Elemente des Finanzierungsplans gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1299/2013, wie in den Tabellen 15, 16 und 17 von Abschnitt 3 des Kooperationsprogramms dargelegt;
- (d) Integrierter Ansatz für die territoriale Entwicklung, der zeigt, wie das Kooperationsprogramm zur Verwirklichung seiner Ziele und der erwarteten Ergebnisse beiträgt, wie in Abschnitt 4 des Kooperationsprogramms dargelegt;
- (e) Durchführungsbestimmungen mit folgenden Angaben: die Stelle(n), die mit Kontrollaufgaben betraut wurde(n); die Stelle(n), die mit der Durchführung von Prüfungsaufgaben betraut wurde(n); das Verfahren zur Einrichtung eines gemeinsamen Sekretariats; eine Zusammenfassung der Verwaltungs- und Kontrollregelungen sowie der Regelungen zur Aufteilung der Haftung auf die teilnehmenden Mitgliedstaaten für den Fall, dass die Verwaltungsbehörde oder die Kommission Finanzkorrekturen verhängen; die Stelle, an die die Zahlungen der Kommission erfolgen sollen, wie in Tabelle 22 und den Abschnitten 5.2, 5.3 und 5.4 des Kooperationsprogramms dargelegt;
- (f) die Stelle, an die die Zahlungen der Kommission erfolgen sollen, wie in Tabelle 21 angegeben (nur der Teil, der die Stelle betrifft, an die die Zahlungen der Kommission erfolgen).

DE

DE

## *Artikel 2*

Mit dem Kooperationsprogramm sollen folgende Prioritätsachsen unterstützt werden:

- (a) Prioritätsachse 1 „Grenzüberschreitende Innovation“;
- (b) Prioritätsachse 2 „Nachhaltige Entwicklung“;
- (c) Prioritätsachse 3 „Arbeitsmarkt, Beschäftigung und Ausbildung“;
- (d) Prioritätsachse 4 „Funktionelle Zusammenarbeit“;
- (e) Prioritätsachse 5 „Technische Hilfe“.

## *Artikel 3*

Das Programmgebiet umfasst alle Regionen der Union gemäß dem Durchführungsbeschluss der Kommission 2014/388/EU für das vorliegende Kooperationsprogramm.

## *Artikel 4*

Ausgaben sind ab dem 1. Januar 2014 förderfähig.

## *Artikel 5*

1. Der insgesamt für eine Unterstützung aus dem EFRE vorgesehene Höchstbetrag ist in Anhang I dargelegt.
2. Der Gesamtbetrag der Mittelausstattung für das Kooperationsprogramm wird auf 89 634 975 EUR festgelegt, der gemäß der Gliederung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für 2014 aus der Haushaltslinie 13 03 64 (EFRE - Europäische territoriale Zusammenarbeit) finanziert wird.
3. Der Kofinanzierungssatz für jede Prioritätsachse ist in Anhang II dargelegt. Der Kofinanzierungssatz der Prioritätsachsen 1, 2, 3 und 4 gilt für die förderfähigen Ausgaben insgesamt, einschließlich privater und öffentlicher Ausgaben. Der Kofinanzierungssatz der Prioritätsachsen 5 gilt für die förderfähigen öffentlichen Ausgaben.

**DE**

5

**DE**



*Artikel 6*

Dieser Beschluss ist an das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 17.12.2014

*Für die Kommission  
Corina CREȚU  
Mitglied der Kommission*

BEGLAUBIGTE AUSFERTIGUNG  
Für die Generalsekretärin

Jordi AYET PUIGARNAU  
Direktor der Kanzlei  
EUROPÄISCHE KOMMISSION

DE

6

DE

DE

ANHANG I

Mittelausstattung aus dem EFRE pro Jahr (in EUR)

2014TC16RFCB056

| FONDS     | 2014         | 2015         | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | HAUPTZUWEISUNG<br>INSGESAMT |
|-----------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------------|
| EFRE      | 5 822 509,00 | 8 312 508,00 | 10 357 595,00 | 15 805 014,00 | 16 121 164,00 | 16 443 636,00 | 16 772 549,00 | 89 634 975,00               |
| INSGESAMT | 5 822 509,00 | 8 312 508,00 | 10 357 595,00 | 15 805 014,00 | 16 121 164,00 | 16 443 636,00 | 16 772 549,00 | 89 634 975,00               |

DE

ANHANG II

Gesamtbetrag der Mittelausstattung für die Unterstützung aus dem EFRE und nationale Kofinanzierung

für das Kooperationsprogramm und für jede Prioritätsachse (in EUR)

2014TC16RFCB056

| Prioritätsachse | Fonds | Berechnungsgrundlage für die<br>Unionsunterstützung | Unionsunterstützung<br>(A) | Nationaler<br>Beitrag<br>(B)=(C)+(D) | Nationale<br>öffentliche<br>Mittel (C) | Nationale private<br>Mittel (D) | Gesamtmittel<br>(E)=(A)+(B) oder<br>(A)+(C) | Kofinanzierungssatz<br>(F) = (A) / (E) | Beträge von<br>Drittländern | EIB-Beträge |
|-----------------|-------|-----------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| 1               | EFRE  | Insgesamt                                           | 37 660 549,00              | 12 553 516,00                        | 10 042 813,00                          | 2 510 703,00                    | 50 214 065,00                               | 75,0000004979%                         |                             |             |
| 2               | EFRE  | Insgesamt                                           | 18 957 797,00              | 6 319 266,00                         | 5 055 413,00                           | 1 263 853,00                    | 25 277 063,00                               | 74,9999990110%                         |                             |             |
| 3               | EFRE  | Insgesamt                                           | 12 638 331,00              | 4 212 844,00                         | 3 370 275,00                           | 842 569,00                      | 16 851 375,00                               | 74,9999985164%                         |                             |             |
| 4               | EFRE  | Insgesamt                                           | 15 000 000,00              | 5 000 000,00                         | 4 000 000,00                           | 1 000 000,00                    | 20 000 000,00                               | 75,000000000000%                       |                             |             |
| 5               | EFRE  | Insgesamt                                           | 5 378 098,00               | 3 585 399,00                         | 3 585 399,00                           | 0,00                            | 8 963 497,00                                | 59,9999977687%                         |                             |             |
| Insgesamt       | EFRE  |                                                     | 89 634 975,00              | 31 671 025,00                        | 28 053 900,00                          | 5 617 125,00                    | 121 308 000,00                              | 73,8916233112%                         |                             |             |
| Insgesamt       |       |                                                     | 89 634 975,00              | 31 671 025,00                        | 28 053 900,00                          | 5 617 125,00                    | 121 308 000,00                              | 73,8916233112%                         | 0,00                        | 0,00        |

## Anlage 2 Aufgabenverteilung im Rahmen der Technischen Hilfe

unter Berücksichtigung des Beschlusses der deutsch-dänischen Lenkungsgruppe zur Vorbereitung des Programms „Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020“ vom 21.10.2013

### 1. Arbeitsweise von Verwaltungsbehörde und Sekretariat

1. Verwaltungsbehörde und Sekretariat stellen gemeinsam die Interreg-Administration dar im Rahmen der Technischen Hilfe und verstehen sich als eine administrative Einheit, die für die gesamte Programmregion zuständig ist. Bei allen Aufgaben hat im Sinne einer effektiven Arbeitsweise und Aufgabenteilung entweder die Verwaltungsbehörde oder das Sekretariat die Hauptverantwortung. In den meisten Aufgaben werden sie sich gegenseitig unterstützen. Es besteht eine enge Zusammenarbeit in Form laufender persönlicher Treffen und täglicher Korrespondenz.
2. Um eine einheitliche Arbeitsweise zu gewährleisten, sollen alle programmrelevanten Daten, die nicht im Monitoringsystem abgelegt werden können, auf einem gemeinsamen Server abgelegt werden.

### 2. Leitung und Betrieb von Verwaltungsbehörde und Sekretariat

1. Die Verantwortung bezüglich des operativen Betriebs liegt für die Verwaltungsbehörde bei der IB.SH und für das Sekretariat bei der Region Syddanmark.
2. Verwaltungsbehörde und Sekretariat sind jeweils dafür verantwortlich, dass der Betrieb in der vereinbarten Qualität eingerichtet und aufrecht gehalten wird. Beide tragen laufend dafür Sorge, dass die implementierten Arbeitsabläufe und -prozesse innerhalb der Verwaltungsbehörde und des Sekretariates, aber insbesondere auch zwischen beiden Einheiten optimal laufen sowohl in Bezug auf die personellen, die finanziellen und alle übrigen Ressourcen.
3. Verwaltungsbehörde und Sekretariat nehmen am Erfahrungsaustausch und den Seminaren von INTERACT teil und sind Partner in den europäischen und nationalen Netzwerken.

### 3. Beschreibung und Aktualisierung der Verwaltungs- und Kontrollsysteme

1. Die Verwaltungsbehörde hat die Hauptverantwortung zur Aufstellung und Einreichung der Beschreibung der Verwaltungs- und Kontrollsysteme gem. Art. 72 der VO (EU) 1303/2013. Sie wird dabei vom Sekretariat unterstützt, das die notwendigen Informationen der Verwaltungsbehörde zuliefert und den Inhalt mit ihr abstimmt.
2. Die Systeme werden laufend überprüft und müssen ggf. aktualisiert und angepasst werden.

### 4. Etablierung elektronischer Systeme und Datenbanken

1. Die Verwaltungsbehörde muss gem. Art. 125, Abs. 2 der VO (EU) 1303/2013 sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, in dem alle programmrelevanten Daten in elektronischer Form aufgezeichnet und gespeichert werden können.
2. Es liegt im Verantwortungsbereich der Verwaltungsbehörde, die Betreuung dieses Systems sicherzustellen und die aufgezeichneten Daten für die Programmverwaltung zu nutzen.

### 5. Strategische Steuerung des Programms

1. Die Verwaltungsbehörde trägt die Hauptverantwortung dafür, dass dem IA, dem die strategische Steuerung obliegt, zur Wahrnehmung seiner Aufgaben alle relevanten Informationen aufbereitet und zur Verfügung gestellt werden.

2. Die Verwaltungsbehörde unterbreitet dem IA außerdem Vorschläge zu etwaigen Änderungen des Programms, bei denen sie sich mit dem Sekretariat abstimmt. Bei der Aufbereitung dieser relevanten Informationen unterstützt das Sekretariat die Verwaltungsbehörde, insbesondere bei projektrelevanten Daten und Informationen.
- 6. Kontakt zu EU und den nationalen Behörden**
1. Der Kontakt zur EU und zum Teil zu den nationalen Behörden läuft über die Verwaltungsbehörde.
- 7. Durchführung von Evaluierungen**
1. Die Verwaltungsbehörde übernimmt die Aufgaben gem. Art. 114 VO (EU) 1303/2013.
  2. Sie hat außerdem die Zuständigkeit für bedarfsorientierte Evaluierungen, Analysen oder Umfragen, die darüber hinausgehen. Sie kann sich dabei externer Dienstleister bedienen.
- 8. Erarbeitung und Aktualisierung von Programmdokumenten**
1. Die Verwaltungsbehörde hat die Hauptverantwortung für die Erstellung aller relevanten Programmdokumente beim Beginn des Programms und führt diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat aus.
  2. Ziel des Programms ist es, dass alle Dokumente benutzerfreundlich und serviceorientiert sind, um die administrativen Hürden zu reduzieren. Hierbei sollen die Erfahrungen beider Interreg 4A-Programme einfließen und die Instrumente von INTERACT genutzt werden.
  3. Die Inhalte dieser Dokumente müssen zwischen der Verwaltungsbehörde und dem Sekretariat abgestimmt werden.
  4. Die laufende Optimierung und Aktualisierung der Dokumente liegt ebenfalls im Verantwortungsbereich der Verwaltungsbehörde.
- 9. Projektinitiierung**
1. Das Sekretariat hat die Hauptverantwortung für die Initiierung von Projekten. Dazu gehören ein regelmäßiger Kontakt zu den Akteuren sowie ein hoher Wissenstand über die Entwicklung der Programmregion.
  2. Das Sekretariat trägt dafür Sorge, dass dabei die Grundlage für die im Rahmen des Programms erforderliche Beteiligung regionsübergreifender und regionaler Akteure sicher gestellt ist. Dies erfolgt durch Information (z.B. Workshops) und Beratung potenzieller Antragsteller. Das Sekretariat hat außerdem die Hauptverantwortung dafür, dass die relevanten großen Akteure möglichst an den strategisch wichtigen Projekten mitwirken können. Die großen Akteure werden identifiziert und durch zielgerichtete Kommunikation, Durchführung von Meetings und Workshops dafür motiviert, sich an den Projekten beteiligen zu können. Dabei werden sie im Hinblick auf die Fördermöglichkeiten und den Mehrwert einer Projektbeteiligung beraten.
- 10. Prüfung und Bewertung der Projektanträge sowie Legalitätskontrolle**
1. So weit möglich soll das Sekretariat das Antragsprozedere für die Akteure erleichtern, damit sie keine Zeit auf Antragsentwürfe verwenden, die nicht in Übereinstimmung mit den Programmzielen stehen. In diesem Zusammenhang sollen relevante Tools entwickelt werden, wie z.B. Projektscreening und zielgerichtete Anforderungen von Projektideen und Projektanträgen.
  2. Die Projektanträge und ggf. Ideenskizzen gehen beim Sekretariat ein. Daher hat das Sekretariat auch die Hauptverantwortung für die weitergehende Prüfung und Bewertung der Anträge. Die Anträge müssen auf Plausibilität und Korrektheit geprüft werden sowie dahingehend, ob das Projekt einen Beitrag zum Programm leisten kann und ob die be-

schriebenen Ziele und Aktivitäten sowie der dazugehörige Finanzplan plausibel und korrekt sind.

3. Das Sekretariat wird dazu interne Arbeitsabläufe und Fristen für die Sachbearbeitung festlegen, um innerhalb der Verwaltung, aber auch nach außen gegenüber den Projektträgern ein effizientes und transparentes Verfahren zu vermitteln und zu sichern.
4. Für jedes Projekt soll ein federführender Sachbearbeiter bestimmt werden, der zugleich verantwortliche Kontaktperson für den Leadpartner des Projektes ist.
5. Jedes Projekt wird unter dem 4-Augenprinzip bearbeitet, so dass bei der Bewertung eines Antrags ein Austausch zwischen dem verantwortlichen Sachbearbeiter und dem Sekretariatsteam stattfindet. Darüber hinaus können auch fachliche Expertisen hinzugezogen werden.
6. Der gesamte Dialog innerhalb eines Projektverlaufs wird über den Leadpartner geführt.
7. Die Sachbearbeitung der Anträge mündet in der Erstellung der Beschlussvorlagen für den Interreg-Ausschuss. Für diesen Arbeitsgang werden ebenfalls Formulare und Verfahren entwickelt. Vor Versand der Beschlussvorlagen an den Ausschuss findet ein Austausch mit der Verwaltungsbehörde statt, die für die Legalitätskontrolle der Projektanträge verantwortlich ist.
8. Das Antragsverfahren wird bestimmte Fristen vorsehen, innerhalb derer die Projektträger eine schriftliche Rückmeldung über die Prüfung ihres Antrags erhalten. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich des Sekretariats.
9. Die Projektträger erhalten darin Hinweise und Kommentare zu Verbesserungsmöglichkeiten, Mängeln oder Fehlern im Antrag. Die Rückmeldung zeigt gleichzeitig verständliche Lösungsvorschläge auf, die zur Optimierung und Fehlerbeseitigung führen, damit die Projektträger möglichst zügig und ressourcenschonend den Antrag überarbeiten können. Bei Klärung bestimmter rechtlicher Fragen kann die Verwaltungsbehörde beitragen.
10. Bei der Überarbeitung der Anträge wird den Projektpartnern Beratung angeboten. Das bedeutet, dass der zuständige Sachbearbeiter durchgängig für Rückfragen zur Verfügung steht. Auch sollte in persönliches Treffen der Sachbearbeiter mit den Projektpartnern ermöglicht werden, weil in diesem Gespräch oftmals zusätzliches Potenzial der Projektpartner und des Projektes sichtbar wird und direkt mit den Beteiligten diskutiert werden kann. In Absprache mit dem Sachbearbeiter und den Projektträgern werden dann die Nachbesserungen eingearbeitet.

#### **11. Betreuung des Interreg-Ausschusses**

1. Die Betreuung des Interreg-Ausschusses liegt im Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsbehörde. Dazu zählen organisatorische Belange (Festlegung der Sitzungstermine und -orte), Erstellung der Tagesordnung, Versand der Sitzungsunterlagen und Protokollführung sowie Betreuung von Anfragen der Mitglieder.
2. Die inhaltlichen Themen, die auf Ausschusssitzungen behandelt werden sollen, sind Belange der strategischen Steuerung des Programms, der Lieferung programmrelevanter Informationen und betreffen insbesondere die Erörterung und Bewilligung der Projektanträge.
3. Den Ausschussmitgliedern werden entsprechende Unterlagen präsentiert und ggf. Maßnahmen für entsprechende Anpassungen vorgeschlagen. Die Verwaltungsbehörde wird dabei eher die administrativen Aufgaben übernehmen und das Sekretariat die projektbezogenen Themen, wozu auch die Vorstellung der zu beschließenden Projekte gehört.

## **12. Vertragsabschluss mit Leadpartner**

1. Nach Behandlung eines Projektes im Interreg-Ausschuss erhalten die Projektträger von der Verwaltungsbehörde innerhalb weniger Tage eine Mitteilung darüber, wie der Ausschuss entschieden hat
2. Ist entschieden worden, dass das Projekt eine Förderung erhält, werden die Projektträger darüber informiert, wann der Leadpartnervertrag (LP-Vertrag) ausgestellt werden kann.
3. Sollte das Projekt noch Angaben nachreichen müssen, damit die Bewilligung in Kraft tritt, so steht die Verwaltungsbehörde diesbezüglich in engem Dialog mit dem Sekretariat, das wiederum gegenüber der Verwaltungsbehörde signalisiert, wann die Voraussetzung zur Ausstellung eines Leadpartnervertrags erfüllt sind.
4. Das Projekt schließt dann über den Leadpartner einen Vertrag mit der Verwaltungsbehörde. In diesem LP-Vertrag sind alle Angaben zu den Rechten und Pflichten sowie eventuell einzuhaltenden Fristen der Projektpartner angegeben. Die Projektpartner schließen untereinander einen Partnervertrag, der der Verwaltungsbehörde vor Ausstellung des LP-Vertrags vorgelegt werden muss.

## **13. Follow-up der Projekte sowie Servicebesuch**

1. Über das Sekretariat erfolgt der gesamte Dialog mit den Projekten. Das Sekretariat hat durch die enge Begleitung der Projekte vom Antrag, über die Jahresberichte und Auszahlungsanträge bis zur Schlussabwicklung einen stetigen Kontakt zu den Projekten und damit auch einen Überblick über deren Fortlauf.
2. Entsprechend muss im Rahmen der Evaluierungstätigkeit im Programm ein Modell zur Messung und Weiterverfolgung der Projektergebnisse und Programmfortschritte eingerichtet werden.
3. Die zuständigen Sachbearbeiter im Sekretariat stehen für Fragen aller Art den Projektträgern zur Verfügung und geben ihnen eine umfassende Beratung und Unterstützung. Zu diesem Service gehört auch ein Besuch vorzugsweise beim Leadpartner zusammen mit den übrigen Projektpartnern. Hier können alle Belange angesprochen werden und Empfehlungen für die erfolgreiche Umsetzung des Projektes gegeben werden.
4. Darüber hinaus bietet die Administration Workshops für die Projektträger an, um beispielsweise über die richtige Erstellung von Auszahlungsanträgen, die Erstellung von Jahresberichten oder eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit zu informieren.

## **14. Auszahlungsanträge und Auszahlung von Fördermitteln**

1. Die Projektträger richten zu bestimmten Fristen über ihre Leadpartner die Auszahlungsanträge und die Jahres- und Zwischenberichte an das Sekretariat.
2. Im Zuständigkeitsbereich des Sekretariates werden die Auszahlungsanträge und Berichte geprüft. Sie werden im Hinblick auf Korrektheit und Plausibilität geprüft. Bei Rückfragen steht das Sekretariat im Dialog mit den Leadpartnern.
3. Nach abgeschlossener Prüfung wird der geprüfte Auszahlungsantrag an die Verwaltungsbehörde geleitet bzw. auf dem gemeinsamen Server/Monitoringsystem hinterlegt. Nach einem weiteren Check leitet die Verwaltungsbehörde die Auszahlung in die Wege.
4. Hier nimmt die Verwaltungsbehörde die Funktion als Bescheinigungsbehörde wahr. Sie muss auf Basis der Auszahlungsanträge der Projekte einen gesamten Auszahlungsantrag der Kommission vorlegen. Dabei muss sie alle relevanten Buchführungsdaten elektronisch erfassen und aktualisieren und die gemäß der Verordnung geforderten Bestätigungen vornehmen.

#### **15. Sicherstellung der Korrektheit der Auszahlungsanträge**

1. Auf Basis der oben beschriebenen Verfahren zur Prüfung der Auszahlungsanträge werden die Auszahlungsanträge an die EU-Kommission gestellt.
2. Die Verwaltungsbehörde wird in ihrer Funktion als Bescheinigungsbehörde dafür entsprechende Verfahren einrichten, um die Korrektheit der Auszahlungsanträge sicherstellen zu können.

#### **16. Schlussabwicklung der Projekte**

1. Bei der Schlussabwicklung, die in der Hauptverantwortung des Sekretariates liegt, wird entsprechend verfahren wie bei der Prüfung der Auszahlungsanträge und Berichte (s.o.). Beim Abschlussbericht ist besonderer Augenmerk darauf zu legen, dass der Beitrag zum Programmfortschritt sichtbar ist und die Ergebnisse des Projektes in möglichst nachhaltige Strukturen fließen.
2. Erst wenn alle Punkte mit dem Projekte geklärt sind, wird der letzte Zuschuss ausbezahlt. Auch hier unterstützen sich Sekretariat und Verwaltungsbehörde gegenseitig.

#### **17. Ausarbeitung der Jahres- und Schlussberichte**

1. Das Programm ist verpflichtet, zu bestimmten Zeitpunkten einen Jahresbericht und am Ende einen Schlussbericht bei der EU-Kommission einzureichen. Die Erstellung dieser Berichte erfolgt unter der Federführung der Verwaltungsbehörde.
2. Da in den Berichten vor allem auch die Ergebnisse der einzelnen Projekte einfließen, um daraus Schlussfolgerungen für den Fortschritt des Programms ziehen zu können, ist die Unterstützung des Sekretariates notwendig. Daher wird eine Arbeitsteilung festgelegt, damit die erforderlichen Aufgaben möglichst effektiv erledigt werden können. Optimal ist auch eine enge Verknüpfung mit der Prüfung der Berichte und Auszahlungsanträge, um Doppelarbeit zu vermeiden. Die Berichte werden dann dem Interreg-Ausschuss vorgelegt und nach dessen Genehmigung an die EU-Kommission gesendet.

#### **18. Jährliche und abschließende Bilanz**

1. In ihrer Funktion als Bescheinigungsbehörde hat die Verwaltungsbehörde jährlich einen Abschluss zu erstellen.
2. Darüber hinaus übermittelt sie viermal jährlich Finanzdaten an die EU-Kommission. Hierbei ist erforderlich, den finanziellen Status eines Geschäftsjahres in Bezug auf die Prioritätsachsen des Programms nach den Vorgaben der Kommission aufzubereiten und an sie zu übermitteln.

#### **19. Aufstellung und Umsetzung des Kommunikationsplans**

1. Unter der Hauptverantwortung des Sekretariates wird eine Kommunikationsstrategie aufgestellt und die Aufstellung sowie die Umsetzung von Interreg-Ausschuss überprüft.
2. Die Kommunikationsstrategie legt die Maßnahmen, deren Zielgruppe und den zeitlichen Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit fest, wobei das Sekretariat dafür Sorge trägt, dass die Umsetzung entsprechend der Kommunikationsstrategie erfolgt.
3. Hierbei sollten möglichst effektive und moderne Kommunikationsnetzwerke genutzt werden, hierunter Betreiben einer Homepage, Bedienung sozialer Medien, Erstellen und Versenden eines Newsletters, Pressearbeit, Durchführung von Calls, Workshops und Veranstaltungen. Alle Maßnahmen geschehen in enger Kooperation mit der Verwaltungsbehörde.

4. Das Sekretariat ist auch dafür zuständig, über die entsprechenden Projektberichte zu prüfen, inwieweit auch die Projekte zur Umsetzung der Kommunikation beigetragen haben, zu der sie über den Leadpartner-Vertrag verpflichtet werden.
5. Wie oben genannt, finden auch Workshops statt, in denen die Projektträger Beratung zu verschiedenen Themen, aber eben auch zur erfolgreichen Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit beraten werden. Auch sollen Erfahrungen aus anderen Programmen sowie die Unterstützung von Interact genutzt werden.

## **20. Einbindung privater Partner als Zuschussempfänger**

1. Zur Einbindung privater Partner im Programm müssen unter Federführung der Verwaltungsbehörde die entsprechenden Verfahren festgelegt werden und vom Interreg-Ausschuss genehmigt werden.
2. In Zusammenarbeit mit dem Sekretariat liegt es dann auch im Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsbehörde im weiteren Verlauf sicherzustellen, dass die Gewährung von Zuschüssen an Private rechtmäßig ist. Hier steht sie im engen Dialog mit dem Sekretariat, das den Kontakt zur den Projektträgern hält und federführend für die Prüfung der Anträge verantwortlich ist.

## Bilag 2      Opgavefordeling for Teknisk bistand

under hensyntagen til beslutningen af 21.10.2013 i den tysk-danske styregruppe  
til forberedelse af programmet  
"Interreg 5A Deutschland-Danmark 2014-2020"

### 1. Samarbejdet mellem forvaltningsmyndighed og sekretariat

1. Forvaltningsmyndighed og sekretariat udgør i fællesskab Interreg-administrationen og er at betragte som en administrativ enhed, der er ansvarlig for hele programregionen. Ved alle nævnte opgaver bærer enten forvaltningsmyndigheden eller sekretariatet hovedansvaret med henblik på at opnå en effektiv arbejdsmåde og opgavefordeling og undgå dobbeltarbejde. Ved mange opgaver skal de to administrative enheder understøtte hinanden. Derfor vil der være et tæt samarbejde mellem forvaltningsmyndighed og sekretariat i form af løbende personlige møder og daglig korrespondance.
2. For at sikre en ensartet arbejdsmåde skal alle programrelaterede data, der ikke kan lægges i overvågningssystemet, lægges på en fælles server.

### 2. Ledelse og drift af forvaltningsmyndighed og sekretariat

1. Ansvar for den operative drift ligger med hensyn til forvaltningsmyndigheden hos IB.SH og med hensyn til sekretariatet hos Region Syddanmark.
2. Forvaltningsmyndighed og sekretariat er hver især ansvarlig for, at driften etableres og opretholdes med den aftalte kvalitet. Begge sørger løbende for, at de implementerede arbejdsgange og -processer inden for forvaltningsmyndigheden og sekretariatet, men især også imellem de to enheder, forløber optimalt både med hensyn til de personale-mæssige, økonomiske og alle andre ressourcer.
3. Forvaltningsmyndighed og sekretariat deltager desuden i erfaringsudveksling og seminarer hos INTERACT og er partnere i de europæiske og nationale netværk.

### 3. Beskrivelse og opdatering af forvaltnings- og kontrolsystemet

1. Forvaltningsmyndigheden er hovedansvarlig for udarbejdelse og fremsendelse af beskrivelsen af forvaltnings- og kontrolsystemer i henhold til art. 72 i Forordning (EU) nr. 1303/2013, forvaltningsmyndigheden bistås af sekretariatet, som leverer de nødvendige informationer til forvaltningsmyndigheden og afstemmer beskrivelsens indhold med denne.
2. Systemerne kontrolleres løbende og opdateres og tilpasses ved behov.

### 4. Etablering af elektroniske systemer og database

1. Forvaltningsmyndigheden skal ifølge art. 125, stk. 2 i Forordning (EU) 1303/2013 sikre, at der etableres et system, hvori alle programrelevante data kan registreres og gemmes i elektronisk form.
2. Det er forvaltningsmyndighedens ansvar at sikre serviceringen af dette system samt at anvende de registrerede data i programforvaltningen.

### 5. Strategisk styring af programmet

1. Forvaltningsmyndigheden er hovedansvarlig for, at nødvendige informationer bearbejdes og stilles til rådighed for Interreg-udvalget, som er ansvarlig for den strategiske styring, så det kan varetage sine opgaver.
2. Forvaltningsmyndigheden fremsætter desuden over for Interreg-udvalget forslag til eventuelle ændringer af programmet, som den afstemmer med sekretariatet. Ved tilvejebringelsen af disse relevante informationer støtter sekretariatet forvaltningsmyndigheden, især med hensyn til projektrelevante data og informationer.

## **6. Kontakt til EU og nationale myndigheder**

1. Kontakten til EU og for en dels vedkommende også de nationale myndigheder foregår via forvaltningsmyndigheden.

## **7. Gennemførelse af evalueringer**

1. Forvaltningsmyndigheden overtager opgaverne ifølge art. 114 i Forordning (EU) 1303/2013.
2. Forvaltningsmyndigheden har desuden ansvaret for behovsorienterede evalueringer, analyser eller rundspørger, som går ud over disse. Man kan i denne forbindelse benytte eksterne udbydere.

## **8. Udarbejdelse og opdatering af programdokumenter**

1. Forvaltningsmyndigheden er hovedansvarlig for ved programmets start at udarbejde alle relevante programdokumenter og gennemfører denne opgave i samarbejde med sekretariatet.
2. Det er programmets mål, at alle dokumenter skal være brugervenlige og serviceorienterede for at reducere de administrative barrierer. For at sikre dette inddrages erfaringerne fra de to hidtidige Interreg 4A-programmer, og værktøjerne fra INTERACT udnyttes.
3. Indholdet af disse dokumenter skal afstemmes mellem forvaltningsmyndigheden og sekretariatet.
4. Forvaltningsmyndigheden har ligeledes ansvaret for den løbende optimering og opdatering af dokumenterne.

## **9. Projektgenerering**

1. Sekretariatet er hovedansvarlig for at generere projekter. Dertil hører en regelmæssig kontakt til aktørerne samt et højt vidensniveau om programregionens udvikling.
2. Sekretariatet sørger for, at der sikres det for programmet nødvendige grundlag for deltagelse af regionsoverskridende og regionale aktører. Dette sker gennem information (fx workshops) og rådgivning af potentielle ansøgere. Sekretariatet er desuden hovedansvarlig for, at de relevante store aktører om muligt medvirker i de strategisk vigtige projekter. De store aktører identificeres og motiveres til at deltage i projekterne ved hjælp af målrettet kommunikation samt gennemførelse af møder og workshops. I den forbindelse modtager de vejledning om støttemuligheder og merværdien ved at deltage i projektet.

## **10. Kontrol og vurdering af projektansøgninger samt legalitetskontrol**

1. Sekretariatet skal så vidt muligt lette ansøgningsproceduren for aktørerne, således at de ikke spilder deres tid med udkast til ansøgninger, som ikke er i overensstemmelse med programmålene. I denne forbindelse skal der udvikles relevante værktøjer, som fx projektscreening og målrettet indhentning af projektidéer og projektansøgninger.
2. Projektansøgningerne og i givet fald idékitser modtages af sekretariatet. Derfor har sekretariatet også hovedansvaret for den efterfølgende kontrol og vurdering af ansøgningerne. Ansøgningerne skal kontrolleres med hensyn til plausibilitet og korrekthed samt i forhold til, om projektet kan yde et bidrag til programmet, og om de beskrevne mål og aktiviteter og den tilhørende finansplan er plausible og korrekte.
3. Sekretariatet vil fastlægge interne arbejdsgange og frister for sagsbehandlingen for at indføre og sikre en effektiv og transparent ansøgningsprocedure både internt i administrationen, men også udadtil over for de projektansvarlige.
4. For hvert projekt udpeges der en penneførende sagsbehandler, der samtidig er ansvarlig kontaktperson for projektets leadpartner.

5. Hvert projekt behandles efter "4-øjne-princippet", således at der ved vurderingen af en ansøgning foretages en udveksling mellem den ansvarlige sagsbehandler og sekretariats-teamet. Derudover kan der også inddrages faglige sagkyndige.
6. Hele dialogen i et projektforsøg føres med leadpartneren.
7. Sagsbehandlingen af ansøgningerne udmunder i udarbejdelse af en indstilling til Interreg-udvalget. Til denne arbejdsangang udvikles der ligeledes skemaer og procedurer. Inden fremsendelse af indstillingerne til udvalget foretages der en udveksling med forvaltningsmyndigheden, som er ansvarlig for legalitetskontrollen af projektansøgningerne.
8. Ansøgningsproceduren vil have bestemte frister, inden for hvilke de projektansvarlige modtager en skriftlig tilbagemelding om vurdering af deres ansøgning. Dette ligger inden for sekretariatets ansvarsområde.
9. Projektpartnerne modtager heri forslag og kommentarer til forbedringsmuligheder, mangler eller fejl i ansøgningen. Tilbage meldingen giver samtidig forståelige løsningsforslag, som bidrager til optimering og korrektion af fejl, således at de projektansvarlige hurtigst muligt og med få ressourcer kan revidere ansøgningen. I forbindelse med afklaring af bestemte retslige spørgsmål kan forvaltningsmyndigheden bidrage med sin viden.
10. Ved justeringen af ansøgningerne tilbydes projektpartnerne vejledning. Det betyder, at den ansvarlige sagsbehandler står til disposition for uddybende spørgsmål. Desuden bør der være mulighed for et personligt møde mellem sagsbehandlerne og projektpartnerne, fordi sådanne samtaler ofte vil synliggøre yderligere potentiale hos projektpartnerne og projektet, som så kan diskuteres direkte med de involverede. Efter aftale med sagsbehandleren og projektpartnerne bliver korrektionerne herefter behandlet.

#### **11. Servicering af Interreg-udvalget**

1. Forvaltningsmyndigheden er ansvarlig for servicering af Interreg-udvalget. Herunder hører organisatoriske spørgsmål (mødetidspunkter og -steder), udarbejdelse af dagsorden, fremsendelse af materiale til møderne og udarbejdelse af referat samt behandling af medlemmernes spørgsmål.
2. De indholdsmæssige emner, som behandles på udvalgsmøderne, er spørgsmål om den strategiske styring af programmet, levering af informationer, der er relevante for programmet, og vedrører i særdeleshed behandling og godkendelse af projektansøgningerne.
3. Udvalgsmedlemmerne får fremlagt relevant materiale og i givet fald forslag til hensigtsmæssige forbedringer. Forvaltningsmyndigheden kommer således fortrinsvis til at påtage sig de overordnede administrative opgaver og sekretariatet de projektrelaterede opgaver, herunder præsentation af de projekter, der skal træffes beslutning om.

#### **12. Indgåelse af leadpartneraftalen**

1. Efter behandling af et projekt i Interreg-udvalget modtager projektpartnerne en meddelelse fra forvaltningsmyndigheden om udvalgets beslutning inden for få dage.
2. Lyder beslutningen på, at projektet modtager støtte, informeres de projektansvarlige om, hvornår leadpartneraftalen kan udstedes.
3. Såfremt projektet skal eftersende oplysninger, inden bevillingen kan træde i kraft, opretholder forvaltningsmyndigheden en tæt dialog med sekretariatet herom, som igen informerer forvaltningsmyndigheden, når betingelserne for udstedelse af en leadpartneraftale er til stede.
4. Derefter indgår projektet via leadpartneren en aftale med forvaltningsmyndigheden. I denne leadpartneraftale gives alle oplysninger om projektpartnerens rettigheder og

pligter samt eventuelle frister, der skal overholdes. Projektpartnerne indgår indbyrdes en partneraftale, som skal fremlægges for forvaltningsmyndigheden inden udstedelse af leadpartneraftalen.

### **13. Opfølgning på projekterne og servicebesøg**

1. Hele dialogen med projekterne foregår via sekretariatet. Sekretariatet holder tæt kontakt til projekterne gennem tæt overvågning fra projektansøgningen, over årsrapporterne og udbetalingsanmodningerne og til den endelige afvikling og får derved også et overblik over deres fremdrift.
2. Tilsvarende skal der inden for rammerne af evalueringen etableres en model til måling af og opfølgning på projektsresultaterne og programmets fremdrift.
3. De ansvarlige sagsbehandlere i sekretariatet står til rådighed for de projektansvarlige for spørgsmål af enhver art og tilbyder dem omfattende vejledning og bistand. Til denne service hører også et besøg fortrinsvis hos leadpartneren sammen med de øvrige projektpartnere. Her kan alle spørgsmål drøftes, og der kan gives anbefalinger med henblik på en vellykket implementering af projektet.
4. Derudover tilbyder administrationen de projektansvarlige workshops, hvor der eksempelvis informeres om korrekt udarbejdelse af udbetalingsanmodninger, udarbejdelse af årsrapporter eller et effektivt pr-arbejde.

### **14. Udbetalingsanmodninger og udbetaling af støttemidlerne**

1. De projektansvarlige fremsender på bestemte tidspunkter via deres leadpartnere udbetalingsanmodninger og års- og midtvejsrapporter til sekretariatet.
2. Sekretariatet er ansvarlig for den første gennemgang af udbetalingsanmodningerne og rapporterne. De gennemgås med hensyn til korrekthed og plausibilitet. Ved spørgsmål går sekretariatet i dialog med leadpartnerne.
3. Efter afsluttet gennemgang videresendes den kontrollerede udbetalingsanmodning til forvaltningsmyndigheden hhv. lagres på den fælles server/monitoreringssystem. Efter et yderligere tjek foranlediger forvaltningsmyndigheden udbetalingen.
4. I den forbindelse varetager forvaltningsmyndigheden sin funktion som attesteringsmyndighed. Forvaltningsmyndigheden skal på basis af projekternes udbetalingsanmodninger fremsende en samlet udbetalingsanmodning til Kommissionen. Dertil skal forvaltningsmyndigheden elektronisk registrere og ajourføre alle relevante bogføringsdata og foretage de i henhold til forordningen krævede attesteringer.

### **15. Sikring af korrekte udbetalingsanmodninger**

1. På basis af de ovenfor beskrevne procedurer til kontrol af udbetalingsanmodninger sendes udbetalingsanmodningerne til EU-Kommissionen.
2. Forvaltningsmyndigheden skal i sin funktion som attesteringsmyndighed etablere tilsvarende procedurer for at kunne sikre korrektheden af udbetalingsanmodningerne.

### **16. Endelig afvikling af projekterne**

1. Ved den endelig afvikling, som sekretariatet er hovedansvarlig for, svarer fremgangsmåden til den ved kontrol af udbetalingsanmodningerne og rapporterne gældende (se ovenfor). Ved afslutningsrapporten skal der lægges særlig vægt på, at projektets bidrag til programmets fremdrift er synlig, og at projektets resultater indgår i så bæredygtige strukturer som muligt.
2. Først når alle åbne punkter er afklaret med projektet, udbetales det sidste tilskud. Også her assisterer sekretariatet og forvaltningsmyndigheden hinanden.

### **17. Udarbejdelse af års- og slutrapporter**

1. Programmet er forpligtet til på bestemte tidspunkter at indsende en årsrapport og til sidst en slutrapport til EU-Kommissionen. Udarbejdelsen af disse rapporter foretages med forvaltningsmyndigheden som pennefører.
2. Da det især er de enkelte projekters resultater, der indgår i rapporterne, således at der ud fra disse kan drages konklusioner om programmets fremdrift, er det nødvendigt med støtte fra sekretariatet. Derfor fastsættes der en arbejdsdeling, hvorefter de nødvendige opgaver kan udføres så effektivt som muligt. Her er det også optimalt med en tæt kobling til kontrollen af rapporterne og udbetalingsanmodningerne for at undgå dobbeltarbejde. Rapporterne forelægges Interreg-udvalget og videresendes efter udvalgets godkendelse til Kommissionen.

### **18. Års- og slutregnskab**

1. I sin funktion som attesteringsmyndighed skal forvaltningsmyndigheden hvert år udarbejde et regnskab.
2. Derudover fremsender forvaltningsmyndigheden fire gange om året finansielle data til EU-Kommissionen. I den forbindelse er det nødvendigt at bearbejde forretningsårets finansielle status med hensyn til programmets prioritetsakser efter Kommissionens forskrifter.

### **19. Etablering og implementering af kommunikationsplanen**

1. Sekretariatet er hovedansvarlig for at etablere en kommunikationsstrategi. Interreg-udvalget kontrollerer etableringen og implementeringen.
2. Kommunikationsstrategien fastlægger foranstaltningerne, deres målgruppe og tidsrammen for pr-arbejdet, idet sekretariatet drager omsorg for, at implementeringen sker svarende til kommunikationsstrategien.
3. Til dette formål skal der anvendes så effektive og moderne kommunikationsværktøjer som muligt, herunder drift af en hjemmeside, betjening af sociale medier, udarbejdelse og distribution af et nyhedsbrev, pressearbejde, gennemførelse af Calls, workshops og arrangementer osv. Alle foranstaltninger gennemføres i tæt samarbejde og efter afstemning mellem forvaltningsmyndighed og sekretariat.
4. Sekretariatet er ansvarlig for, via de relevante projektrapporter at kontrollere, hvorvidt også projekterne har bidraget til implementering af kommunikationen, som de er forpligtet til i henhold til leadpartnertaften.
5. Som ovenfor nævnt gennemføres workshops, hvor de projektansvarlige rådgives om forskellige emner, men også, hvordan pr-arbejdet bliver en succes. Ligeledes bør erfaringerne fra andre programmer og støtten fra INTERACT udnyttes.

### **20. Inddragelse af private partnere som støttemodtagere**

1. Med henblik på at inddrage private partnere i programmet skal der med forvaltningsmyndigheden som tovholder fastlægges passende procedurer, som skal godkendes af Interreg-udvalget.
2. I samarbejde med sekretariatet er det så ligeledes forvaltningsmyndigheden, der i det videre forløb er ansvarlig for at sikre, at tildelingen af tilskud til private er lovlig. Her er forvaltningsmyndigheden i tæt dialog med sekretariatet, som holder kontakt til de projektansvarlige og som tovholder er ansvarlig for kontrollen af ansøgningerne.

## Anlage 3 Kosten Prüfbehörde

### Bilag 3 Udgifter til revisionsmyndigheden

(gemäß Angebot zur Einrichtung der Prüfbehörde für das INTERREG 5 A-Programm 2014-2023 des Ministeriums für Justiz, Kultur und Europa des Landes Schleswig-Holstein vom 16.06.14 und Zustimmung der deutschen Programmpartner vom 25.06.14)

(Ifølge tilbud fra Ministerium für Justiz, Kultur und Europa des Landes Schleswig-Holstein om etablering af revisionsmyndigheden for Interreg 5A-programmet „Deutschland-Danmark 2014-2020“. Tilbuddet er afgivet d. 16.06.14 og efterfølgende godkendt af de tyske programpartnere d. 25.06.14.)

#### Aufstellung für 4 Monate in 2014 in Euro:

|                              |                          |               |                         |             |
|------------------------------|--------------------------|---------------|-------------------------|-------------|
| Audit Authority INTERREG V-A | Total 2014 (4 Monate)    | 23.000        |                         |             |
| Anteil 4 Monate in 2014      |                          |               |                         |             |
|                              | Aufteilung - Anteil 2014 | 23.000        |                         |             |
|                              | 50% Sockel               | 11.500        |                         |             |
|                              | 50% nach Bevölkerung     | 11.500        |                         |             |
| Partner                      | Bevölkerung              | Sockel (50 %) | Anteil nach Bevölkerung | Summe       |
| Ostholstein                  | 203.808                  | 1.277,78 €    | 1.476,32 €              | 2.754,10 €  |
| Plön                         | 133.433                  | 1.277,78 €    | 966,55 €                | 2.244,32 €  |
| Lübeck                       | 210.577                  | 1.277,78 €    | 1.525,35 €              | 2.803,13 €  |
| Nordfriesland                | 165.058                  | 1.277,78 €    | 1.195,63 €              | 2.473,41 €  |
| Schleswig-Flensburg          | 197.358                  | 1.277,78 €    | 1.429,60 €              | 2.707,38 €  |
| Flensburg                    | 89.357                   | 1.277,78 €    | 647,27 €                | 1.925,05 €  |
| Rendsburg-Eckernförde        | 269.019                  | 1.277,78 €    | 1.948,69 €              | 3.226,47 €  |
| Kiel                         | 242.041                  | 1.277,78 €    | 1.753,27 €              | 3.031,05 €  |
| Neumünster                   | 76.939                   | 1.277,78 €    | 557,32 €                | 1.835,10 €  |
| Summe                        | 1.587.590                | 11.500,00 €   | 11.500,00 €             | 23.000,00 € |
|                              | Stand: 1.1.2012          |               |                         |             |

#### Aufstellung für die Jahre 2015 – 2023 pro Jahr in Euro:

|                              |                       |               |                         |             |
|------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------------|-------------|
| Audit Authority INTERREG V-A | Total:                | 69.000        |                         |             |
| Anteilsberechnung ab 2015    |                       |               |                         |             |
|                              | Anteil Partner, davon | 69.000        |                         |             |
|                              | 50% Sockel            | 34.500        |                         |             |
|                              | 50% nach Bevölkerung  | 34.500        |                         |             |
| Partner                      | Bevölkerung           | Sockel (50 %) | Anteil nach Bevölkerung | Summe       |
| Ostholstein                  | 203.808               | 3.833,33 €    | 4.428,96 €              | 8.262,30 €  |
| Plön                         | 133.433               | 3.833,33 €    | 2.899,64 €              | 6.732,97 €  |
| Lübeck                       | 210.577               | 3.833,33 €    | 4.576,06 €              | 8.409,39 €  |
| Nordfriesland                | 165.058               | 3.833,33 €    | 3.586,88 €              | 7.420,22 €  |
| Schleswig-Flensburg          | 197.358               | 3.833,33 €    | 4.288,80 €              | 8.122,13 €  |
| Flensburg                    | 89.357                | 3.833,33 €    | 1.941,82 €              | 5.775,15 €  |
| Rendsburg-Eckernförde        | 269.019               | 3.833,33 €    | 5.846,07 €              | 9.679,40 €  |
| Kiel                         | 242.041               | 3.833,33 €    | 5.259,81 €              | 9.093,14 €  |
| Neumünster                   | 76.939                | 3.833,33 €    | 1.671,97 €              | 5.505,30 €  |
| Summe                        | 1.587.590             | 34.500,00 €   | 34.500,00 €             | 69.000,00 € |
|                              | Stand: 1.1.2012       |               |                         |             |

Anlage 4

Budget Technische Hilfe

Bilag 4

Budget for Teknisk bistand

Interreg Deutschland-Danmark

Gesamtbudget Technische Hilfe / Samlet budget teknisk bistand

Status 17.12.2013

| Kosten in/Omkostninger i 1.000 €                      | Verwaltungsbeh./Forvaltningsmyndighed |                          | Sekretariat | Verwaltung insgesamt/Samlet adm. |                |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|-------------|----------------------------------|----------------|
|                                                       | Ohne/uden Buffer                      | 89,6 Mio. Euro<br>Buffer |             | Ohne/uden Buffer                 | Mit/med Buffer |
| A. Personale                                          | 4.100                                 | 0                        | 4.229       | 8.329                            | 8.329          |
| B. Arbeitsplatz/Drift                                 | 701                                   | 0                        | 169         | 870                              | 870            |
| C. Reisekosten/Rejser                                 | 112                                   | 28                       | 159         | 271                              | 299            |
| D. Übersetzungen/Oversættelser                        | 158                                   | 40                       | 49          | 207                              | 247            |
| E. Sitzungskosten/Møder                               | 88                                    | 22                       | 65          | 153                              | 175            |
| F. Datenbank/Database                                 | 240                                   | 60                       | 0           | 240                              | 300            |
| G. Öffentlichkeitsarbeit/Markedsføring                | 0                                     | 0                        | 206         | 206                              | 206            |
| H. Fortbildung/Uddannelse                             | 38                                    | 0                        | 36          | 74                               | 74             |
| I. Evaluierung/Evaluering*                            | 178                                   | 44                       | 40          | 218                              | 262            |
| J. Wirtschaftsprüfer/Revision                         | 59                                    | 15                       | 57          | 117                              | 131            |
| Total/I alt                                           | 5.674                                 | 209                      | 5.010       | 10.685                           | 10.893         |
| Stellenanteile/Årsværk                                | 56,6                                  | 56,6                     | 74          | 130,6                            | 130,6          |
| Personaldurchschnitt 9 Jahre/Personalegennemsnit 9 år | 6,3                                   | 6,3                      | 8,2         | 14,5                             | 14,5           |

\* Aus der Kostenposition für Evaluierung sind 40.000 Euro ans Sekretariat übertragen worden. / Fra udgiftsposten vedrørende evaluering er 40.000 euro overført til sekretariatet.

| Kofinanzierung der Technischen Hilfe beim Programmzuschuss von 89,6 Mio. €/ Medfinansierung af teknisk bistand ved en programvolumen på 89,6 mio. euro | Mit/med Buffer | Ohne/uden Buffer |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|
| Ausgaben insgesamt/Samlede omkostninger                                                                                                                | 10.893         | 10.685           |
| Zuschuss von der/tilskud fra EU 6 %                                                                                                                    | 5.378          | 5.378            |
| Notwendige Kofinanzierung/nødvendig medfinansiering                                                                                                    | 5.515          | 5.307            |
| In Prozent/I procent                                                                                                                                   | 51             | 50               |

## Anlage 5      Kofinanzierungsanteile der Programmpartner

### Bilag 5      Programpartnernes medfinansieringsandele

|                                                |            |
|------------------------------------------------|------------|
| Beträge in Euro/beløb i Euro                   |            |
| Gesamtkosten (inkl. Puffer) gem. Budget/       | 10.893.383 |
| Samlede udgifter (inkl. Puffer) if. Budget :   |            |
| davon Puffer gem.                              |            |
| Budget/deraf buffer if.                        | 209.000    |
| Techniske Hilfe (EFRE)/Teknisk bistand (EFRU): | 5.378.099  |
| Kofinanzierung gesamt/Samlet medfinansiering:  | 5.515.284  |
| Kofinanzierung DK/Medfinansiering DK:          | 2.757.642  |
| Kofinanzierung D/Medfinansiering D:            | 2.757.642  |
| 2014-2023; pro Jahr/per år*                    | 290.278    |

| D:                                                    | Sockelbetrag in Euro/<br>Fast beløb i Euro | Anteil ohne Puffer nach Bevölke-<br>rung in Euro/<br>andel uden buffer i forhold til<br>befolkning i Euro | Anteil Puffer nach Bevölkerung in<br>Euro/<br>andel buffer i forhold til befolkning i<br>Euro | Gesamtanteil pro<br>Jahr/<br>samlet andel per år |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Ostholstein                                           | 15.000                                     | 18.522                                                                                                    | 1.412                                                                                         | 34.934                                           |
| Plön                                                  | 15.000                                     | 12.126                                                                                                    | 925                                                                                           | 28.051                                           |
| Lübeck                                                | 15.000                                     | 19.137                                                                                                    | 1.459                                                                                         | 35.596                                           |
| Nordfriesland                                         | 15.000                                     | 15.000                                                                                                    | 1.144                                                                                         | 31.144                                           |
| Schleswig-Flensburg                                   | 15.000                                     | 17.936                                                                                                    | 1.367                                                                                         | 34.303                                           |
| Flensburg                                             | 15.000                                     | 8.121                                                                                                     | 619                                                                                           | 23.740                                           |
| Rendsburg-Eckernförde                                 | 15.000                                     | 24.448                                                                                                    | 1.864                                                                                         | 41.312                                           |
| Kiel                                                  | 15.000                                     | 21.996                                                                                                    | 1.677                                                                                         | 38.673                                           |
| Neumünster                                            | 15.000                                     | 6.992                                                                                                     | 533                                                                                           | 22.525                                           |
| Summe pro Jahr/<br>samlet beløb per år<br>2014 - 2023 | 135.000                                    | 144.278                                                                                                   | 11.000                                                                                        | 290.278                                          |

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| Beträge in Euro/beløb i Euro |           |
| DK:                          |           |
| Region Syddanmark            | 54,78%    |
| Region Sjælland              | 45,22%    |
| DK årligh/år:                | 1.510.636 |
| Region Syddanmark            | 1.247.006 |
| Region Sjælland              | 159.014   |
| pro Jahr /per år             | 131.264   |
|                              | 290.278   |

\* Laufzeit 2014-2023, Rechenfaktor jedoch 9,5, da im Zeitraum der Programmabwicklung mit geringeren Kosten kalkuliert wird.  
Løbetid 2014-2013, omregningsfaktor dog 9,5, idet der i tidsrummet for programafviklingen regnes med færre udgifter.

|                       | Bevölkerung/Befolkning |
|-----------------------|------------------------|
| Ostholstein           | 203.808                |
| Plön                  | 133.433                |
| Lübeck                | 210.577                |
| Nordfriesland         | 165.058                |
| Schleswig-Flensburg   | 197.358                |
| Flensburg             | 89.357                 |
| Rendsburg-Eckernförde | 269.019                |
| Kiel                  | 242.041                |
| Neumünster            | 76.939                 |
| Summe                 | 1.587.590              |
|                       | (Stand: 01.01.12)      |