



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Fördergrundsätze

E-Quartiershubs in Baden-Württemberg

28. Juli 2022

1. Ziel der Förderung von E-Quartiershubs

Im Rahmen dieser Förderbekanntmachung verfolgt das Ministerium für Verkehr BW – unterstützt durch die KEA-BW – mit dem

Aufbau von E-Quartiershubs

eine zentrale Maßnahme zum Klimaschutz in Quartieren¹. Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von 40% im Vergleich zu 1990 zu erreichen. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor soll bis 2030 jeder dritte Pkw klimaneutral fahren. Dies kann durch den Aufbau von E-Quartiershubs befördert werden. Gleichzeitig treibt der Aufbau von E-Quartiershubs das Ziel der EU-Kommission aus dem fit-for-55 Paket voran, die THG-Emissionen von Pkws bis 2030 um 55% zu senken und bis 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zuzulassen, denn:

Die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum steigen. Das Wachstum im Bereich der Elektromobilität führt dazu, dass zusätzliche Lademöglichkeiten geschaffen werden müssen. Lademöglichkeiten werden heute noch oftmals im öffentlichen Straßenraum errichtet. Dies führt zu Belegung von Flächen im öffentlichen Raum sowie zu einer Konkurrenz von Flächen für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und beeinflusst zudem nachhaltig das Stadtbild.

Ein Zielkonflikt zwischen nachhaltiger Stadtentwicklung, Förderung des Umweltverbundes und Elektromobilität sollte aber vermieden werden. Um den Herausforderungen zu begegnen, sind E-Quartiershubs eine gute Chance, um Park- und Ladeplätze zu bündeln und dem Quartier zentral zur Verfügung zu stellen. Durch die Vernetzung und das Angebot verschiedener Mobilitätsformen in E-Quartiershubs sind AnwohnerInnen weniger auf ein eigenes Kfz angewiesen.

Dies wirkt sich positiv auf das Ziel der Fahrzeugreduzierung in Städten aus. Dazu trägt die Bereitstellung entsprechender Sharingangebote in E-Quartiershub bei. Ein einzelnes Sharingfahrzeug ersetzt eine große Zahl an privat genutzten Fahrzeugen. E-Fahrzeuge in Sharingsystemen reduzieren dabei die Treibhausgasemissionen um weitere Anteile. Das Angebot an Lademöglichkeiten ermöglicht dabei die Versorgung von E-Fahrzeugen. E-Quartiershubs haben damit ein hohes Potential CO₂ im Verkehrssektor zu reduzieren.

¹ Diese Maßnahme ist auch im Papier „Strategie Ladeinfrastruktur“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft verankert, s.: <https://sda2020.de/einfacher-rundgang/sda-allgemein/>

Definition: Ein E-Quartiershub im Sinne dieser Förderbekanntmachung ist eine Parkgarage/ein Parkhaus, in dem Stellplätze für Kurzzeit- und Dauerparkende (KundInnen und Gäste sowie AnwohnerInnen), Stellplätze für Taxis, Mietwagen nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Sharing-Fahrzeuge, Pedelecverleihstationen u.a. gebündelt werden. Die Stellplätze in der Parkgarage/ im Parkhaus sind mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge ausgestattet.

Zusätzlich können E-Quartiershubs Paket(-verteil)stationen zur Reduzierung von Kurier-, Express- und Paket- (KEP-)Fahrten im Quartier beinhalten. Dach und Fassade der E-Quartiershubs eignen sich für Photovoltaik oder Begrünung. Gleichzeitig müssen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des betreffenden Quartiers reduziert werden und die frei werdenden Flächen für Maßnahmen des ÖV, des Radverkehrs, des Fußverkehrs oder zur Erholung der Menschen angelegt werden. Dazu zählen insbesondere:

- Gehwege
- Radverkehrsspuren
- Fahrradabstellanlagen
- Stellflächen für Sharing-Fahrzeuge
- Busspuren
- Aufenthaltsorte und Begrünung
- Sonstige, für den Verkehr unzugängliche Nutzungen: Spielplätze, Gastronomie, etc.

In Zusammenarbeit mit der KEA-BW möchte das Ministerium für Verkehr mit vorliegender Förderbekanntmachung den flächendeckenden Ausbau der E-Quartiershubs in Baden-Württemberg durch Pilot- und Demonstrationsprojekte anschieben. Neben dem positiven städtebaulichen Aspekt leisten E-Quartiershubs vor allem einen wichtigen Beitrag zum Laden von Elektrofahrzeugen im urbanen Raum.

2. Rechtsgrundlagen

Die Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe des § 44 in Verbindung mit § 23 der Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie der Verwaltungsvorschriften hierzu (VV-LHO); es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Weitere Bedingungen und Auflagen werden ggfs. im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Die Förderung richtet sich darüber hinaus nach den Kriterien der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 (AGVO). Diese wurde mit Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 sowie mit Artikel 2 Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2020/972 angepasst und bis 31. Dezember 2023 verlängert. Es gelten hierbei die Bestimmungen in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Die Verordnung regelt die Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Diese Fördergrundsätze werden als unterschiedliche beihilferechtliche Fördertatbestände, gemäß AGVO, wie folgt eingestuft:

- „Beihilfen für lokale Infrastrukturen“ nach Artikel 56
(zur Förderung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen und Stellplätzen für Fahrzeuge in Sharingsystemen/Taxis/Mietwagen und deren informationstechnische Ausstattung (Steuerungslösungen für das Parkraummanagement (bspw. Softwarelösungen), Paket(-verteil)stationen und Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen)
- „Umweltschutzbeihilfen“ nach den Artikeln 36
(zur Förderung batterieelektrischer und Brennstoffzellenfahrzeuge und nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Sharingsystemen)
- „Investitionsbeihilfen für öffentlich zugängliche Lade- oder Tankinfrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Straßenfahrzeuge“ nach Artikel 36a
(zur Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur)

Die Zuwendungen werden im Rahmen der im jeweiligen Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel gewährt. Zuwendungen können nur auf schriftlichen Antrag gewährt werden und nur dann, wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt. Ein Rechtsanspruch der Antragstellenden auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht.

3. Gegenstand der Förderung

- a) Die zuwendungsfähigen Kosten sind die Investitionskosten (inklusive Ausstattung) für öffentlich zugängliche Stellplätze in Parkgaragen/-häusern. Hierzu zählen auch Investitionskosten für nichtöffentliche Stellplätze auf denen verschiedene Mobilitätsformen (Carsharing, Taxis, Mietwagen u.a.) miteinander vernetzt werden, sowie Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen. Steuerungslösungen für das Parkraummanagement (bspw. Softwarelösungen) sind ebenfalls förderfähig.
- b) Ebenfalls förderfähig sind die Investitionskosten für nichtöffentliche Ladeinfrastruktur in Sharingsystemen und öffentliche Ladeinfrastruktur, Netzanschlusskosten sowie die Ausstattung der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur (Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen). Es wird nur Lade- und Leitungsinfrastruktur, die über das gesetzliche Mindestmaß hinaus errichtet wird, gefördert.
- c) Ebenso förderfähig ist die Anschaffung von neuen, elektrisch betriebenen Fahrzeugen (inkl. Brennstoffzellenfahrzeugen) für die jeweiligen Stellplätze, wenn sie in einem Sharingsystem angeboten werden. Fahrzeuge mit Tageszulassungen, Gebrauchtfahrzeuge etc. sind nicht förderfähig.
- d) Baukosten (bspw. für die Träger-/Unterkonstruktion der Paket(-verteil)stationen) sowie Kosten für Grund und Boden der Stellflächen für Paket(-verteil)stationen sind ebenfalls förderfähig.
- e) Die Kosten für die Planung, den Genehmigungsprozess und den Betrieb sind von der Förderung ausgeschlossen. Eigenleistungen des Zuwendungsnehmers und Grundstückskosten sowie Nebenkosten des Grundstückserwerbs sind nicht zuwendungsfähig.
- f) Die Umwandlung der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist nicht Gegenstand dieser Förderung, kann aber grundsätzlich über andere Förderprogramme (Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG²) gefördert werden.

² Teil B (I, 1.1 und 1.6) VwV-LGVFG

4. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, offene Handelsgesellschaften (OHG) und Personengesellschaften mit Sitz oder Zweigstelle in Baden-Württemberg sowie öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 v.H. von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe, die den Bau und Betrieb von in Baden-Württemberg gelegenen E-Quartiershubs inklusive Ladeinfrastruktur, eine Projektbetreuung vor Ort und die betriebliche Verfügbarkeit garantieren können.

Die Antragstellung muss in Kooperation (Konsortium) mit einer Kommune erfolgen, da in der Regel nur so das Zusammenspiel mit dem Parkraummanagement der Kommune und dem Rückbau von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum gewährleistet werden kann.

Der/die Antragstellende ist für die Koordinierung des Konsortiums verantwortlich, fungiert gegenüber dem Zuwendungsgeber als AnsprechpartnerIn und übernimmt die rechtliche Rolle der ZuwendungsempfängerIn. Er/sie übernimmt die Verantwortung für Konzeption, Planung, Aufbau, Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens. Die Konsorten müssen ihre Rechte und Pflichten zur Erfüllung des Zweckes in einem Konsortialvertrag regeln.

Über einen Zuwendungsweiterleitungsvertrag können Mittel an Dritte weitergereicht werden. Der Antragsstellende schließt eine Weitergabe der Mittel an die Kommune aus.

Die folgenden Organisationen sind nach LGVFG förderfähig und daher in dem hier vorliegenden Aufruf nicht als eigenständige Antragsteller antragsberechtigt

- Städte und Gemeinden
- Landkreise
- Kommunale Zusammenschlüsse³

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- Die Zuwendung wird im Rahmen einer Projektförderung gewährt.
- Bundesfördermittel sind prioritär in Anspruch zu nehmen und bei der Antragstellung nachzuweisen. (Siehe Ziff. 5) Die im folgenden dargestellten Förderquoten gelten nur im Fall, wenn keine Bundesfördermittel beantragt wurden oder werden.

³ Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse sind über das LGVFG antragsberechtigt

- Die Zuwendung zur Förderung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen und Stellplätzen für Fahrzeuge in Sharingsystemen/Taxis/Mietwagen und deren informationstechnische Ausstattung (Steuerungslösungen für das Parkraummanagement (bspw. Softwarelösungen), Paket(-verteil)stationen und Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen werden als Zuschuss im Wege einer Fehlbedarfsfinanzierung gewährt. Die Berechnung des Fehlbedarfs ergibt sich aus den Vorgaben des Artikels 56 AGVO. Die Höhe der Förderung entspricht maximal der Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Investitionskosten und dem zu erwartenden Betriebsgewinn der Stellplätze (siehe Artikel 56 AGVO).
- Fahrzeuge in Sharingsystemen werden im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 40% der beihilfefähigen Mehrkosten⁴ gegenüber einem Verbrennerfahrzeug (Pkws und Roller) und mit bis zu 40% der Investitionskosten für (S-)Pedelecs, E-Lastenräder und nichtöffentliche Ladeinfrastruktur in Sharingsystemen inkl. Netzanschlusskosten. Bei Beihilfen für kleine Unternehmen kann die Beihilfeintensität um 20 Prozentpunkte, bei Beihilfen für mittlere Unternehmen um 10 Prozentpunkte erhöht werden⁵ (siehe Artikel 36 AGVO).
- Ladeinfrastruktur und Netzanschlusskosten für öffentlich zugängliche Stellplätze werden im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 75% der beihilfefähigen Kosten⁶ gefördert (siehe Artikel 36a AGVO).
- Die Summe der zuwendungsfähigen Kosten muss mindestens 500.000 Euro netto je Projekt betragen. Die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben für die Paket(-verteil)station muss mindestens 20.000 Euro netto betragen.
- Der Zuschuss beträgt höchstens 2.500.000 Euro netto pro Projekt.
- Großunternehmen⁷ müssen darüber hinaus im Antrag nachweisen, dass das Projekt ohne die Beihilfe nicht in der Form durchgeführt werden kann (Artikel 6 Ziffer 2 und 3 AGVO).

6. Kombination mit Fördermitteln Dritter

Die Förderung von Dritten ist bevorzugt in Anspruch zu nehmen.

Werden von dritter Seite Fördermittel gewährt, reduziert sich der zuwendungsfähige Betrag um den Beitrag dieser Fördermittel. Der Fördersatz wird gemäß dem verbleibenden zuwendungsfähigen Betrag berechnet.

⁴ Für die Berechnung der Mehrkosten muss ein Angebot für das E-Fahrzeug und ein Angebot für ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennerantrieb eingereicht werden.

⁵ Die Beurteilung, ob ein Unternehmen als kleines oder als mittleres Unternehmen anzusehen ist, erfolgt unter Heranziehung der KMU-Definition des Anhang I der AGVO

⁶ Siehe Absatz 3, Art. 36a AGVO

⁷ Großunternehmen sind gemäß der Definition nach Anhang I der AGVO alle Unternehmen, die keine KMUs sind

7. Auszahlung

Die bewilligte Zuwendung kann erst ausbezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist, und kann schriftlich unter Nachweis der tatsächlich angefallenen und beglichene Kosten quartalsweise abgerufen werden.

8. Nebenbestimmungen

- Die Verwendung der bewilligten Mittel ist dem Ministerium für Verkehr nach Beendigung der Maßnahme nachzuweisen. Es gelten die Bestimmungen der §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur LHO.
- Der Zuwendungsgeber genehmigt eine Weitergabe der Zuwendung gemäß Ziffer 12 ff. der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) im Rahmen eines Weiterleitungsvertrags.
- Es gilt nach § 91 LHO ein Prüfungsrecht des Rechnungshofs beim Zuwendungsempfänger und den Konsorten.
- Eine evtl. Rückforderung von Zuwendungen und die Erhebung von Zinsen bleibt bis zur Prüfung des Verwendungsnachweises, der innerhalb von sechs Monaten, nach Beendigung der Maßnahme vorzulegen ist, vorbehalten. Kosten, die nach Vorlage des Verwendungsnachweises oder später als sechs Monate nach Beendigung der Maßnahme nachgewiesen werden, bleiben bei der Gewährung von Zuwendungen grundsätzlich unberücksichtigt.
- Das Ministerium für Verkehr kann den Zuwendungsbescheid ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet oder die geförderte Maßnahme innerhalb eines Zeitraumes von sechs Jahren, gerechnet ab dem auf die Inbetriebnahme folgenden Kalenderjahr, dem Zuwendungszweck ganz oder teilweise entfremdet.
- Unwirksamkeit, Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids sowie als Folge hiervon die Rückforderung und Verzinsung der Zuwendung richten sich nach dem Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG, insbesondere §§ 43, 48, 49, 49a). Insoweit wird auf Nr. 8 der ANBest-P verwiesen.

9. Zuwendungsvoraussetzungen

Allgemein

- Der Betrieb der Stellplätze, Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen und Paket-(verteil)stationen muss nach Fertigstellung für die Dauer von mindestens sechs Jahren sichergestellt sein (Zweckbindungsfrist Stellplätze).

- Der Betrieb der Ladeinfrastruktur und des Netzanschlusses muss nach Fertigstellung für die Dauer von mindestens drei Jahren sichergestellt sein (Zweckbindungsfrist Ladeinfrastruktur).
- Das/die Fahrzeug/e in Sharingsystemen müssen ab Kauf bis mindestens drei Jahre nach Inbetriebnahme des E-Quartiershubs in Baden-Württemberg auf den Betreiber des Sharingdienstes zugelassen und überwiegend im Quartier in Betrieb sein. Dies ist durch eine Eigenerklärung nachzuweisen (Zweckbindungsfrist Fahrzeuge in Sharingsystemen).
- Das E-Quartiershub muss gemäß Art. 56 (3) AGVO interessierten NutzerInnen zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.
- Zuwendungen können aufgrund des erforderlichen Anreizeffektes nach Artikel 6 AGVO und nach Nummer 1.2 der VV-LHO zu § 44 nur für Projekte bewilligt werden, mit denen im Zeitpunkt der Bewilligung noch nicht begonnen worden ist. Ein Projekt gilt als begonnen, sobald erste rechtsverbindliche Verpflichtungen, insbesondere aufgrund entsprechender Lieferungs- oder Leistungsverträge, eingegangen wurden. Zum Zeitpunkt des Projektbeginns muss der Zuwendungsbescheid vorliegen.
- Es können nur Projekte gefördert werden, die in Baden-Württemberg umgesetzt werden.
- Die nach diesen Förderkriterien gewährten Förderungen können mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen.
- Öffentlich zugängliche Stellplätze, nichtöffentliche Stellplätze für Fahrzeuge in Sharingsystemen, Taxis und Mietwagen, informationstechnische Ausstattung sowie Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen und Paket(-verteil)stationen: Förderungen können auch mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, wenn dadurch die Summe aus Beihilfen und Betriebsgewinn nicht höher als die zuwendungsfähigen Investitionskosten ist.
- Fahrzeuge in Sharingsystemen und LIS für Fahrzeuge in Sharingsystemen: Förderungen können auch mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, wenn die Beihilfen nicht höher als 40% (50% für mittlere und 60% für kleine Unternehmen) der Mehrkosten, bzw. der Investitionskosten betragen.
- Ladeinfrastruktur für öffentlich zugängliche Stellplätze: Förderungen können auch mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, wenn die Beihilfen nicht höher als 75% der Investitionskosten betragen.

Ladeinfrastruktur

- Bei Neubau: 100% der geförderten Stellplätze in den E-Quartiershubs müssen mit Leitungsinfrastruktur (Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen) und mit einem Technikraum pro Ebene ausgestattet werden. Mind. 30% der geförderten Stellplätze in den E-Quartiershubs müssen mit Ladepunkten ausgestattet werden.
- Bei Umbau: 70% der geförderten Stellplätze in den E-Quartiershubs müssen mit Leitungsinfrastruktur (Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen) ausgestattet werden. Mind. 30% der geförderten Stellplätze in den E-Quartiershubs müssen mit Ladepunkten ausgestattet werden.
- Ein Ladepunkt im Sinne dieser Förderrichtlinie ist die für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs⁸ bestimmte Einrichtung gemäß der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV - vom 09.03.2016, zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788)). Für Ladeinfrastruktur für Zweiräder gelten diese Voraussetzungen nicht.
- Aus Gründen der Interoperabilität muss jeder Ladepunkt für das kabelgebundene Wechselstromladen für das Laden von Pkws und vierrädrigen (Leicht)Kraftfahrzeugen mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 (Norm DIN EN 62196-2) ausgestattet werden. Zudem muss jeder Ladepunkt für das Gleichstromladen mit Kupplungen des Typs Combo 2 (DIN EN 62196-3) ausgestattet sein. Für Ladeinfrastruktur für Zweiräder gelten diese Voraussetzungen nicht.
- Die Installation von herkömmlichen Haushalts- und Industriesteckdosen wird nur in Verbindung mit dem Laden von Zweirädern gefördert. Die Ladeeinrichtung ist mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu versorgen. Meldepflichten und Netzanschlussbedingungen sind einzuhalten.
- Es ist mittels Roaming für öffentlich zugängliche Ladepunkte sicherzustellen, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Strom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können. Die geförderte Ladeinfrastruktur muss bei vertragsbasiertem Laden den Zugang mindestens sowohl per App als auch per RFID-Karte (System aus Transponder und Lesegerät, i. d. R. RFID-Chip-Karte) ermöglichen.

⁸ Als Elektrofahrzeuge gelten von außen aufladbare batterieelektrische oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge im Sinne der jeweils aktuell gültigen Fassung des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG).

- Um Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das punktuelle Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten angegeben werden (Display und/oder Preisschild). Der für die Nutzung oder den Verkauf der Infrastruktur in Rechnung gestellte Preis muss einem durchschnittlichen Marktpreis entsprechen.
- Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit dem Betrieb der geförderten Lade- oder Tankinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften.“

Rückzubauende Stellplätze und Umgestaltung freiwerdender Flächen

a) Rückzubauende Stellplätze in einem Neubauquartier:

- Geplante aber noch nicht errichtete Stellplätze sind grundsätzlich in vollem Umfang in E-Quartiershubs im Quartier zu errichten. Dies ist anhand entsprechender Planungsdokumente nachzuweisen.
- Werden weniger Stellplätze in den E-Quartiershubs errichtet, als ursprünglich für den öffentlichen Straßenraum in den Planungsdokumenten angegeben, dann haben diese E-Quartiershubs eine erhöhte Chance auf Bewilligung.
- Werden zudem rein privat genutzte Stellplätze in den E-Quartiershubs anstelle auf den jeweiligen Baugrundstücken errichtet, dann haben diese E-Quartiershubs eine erhöhte Chance auf Bewilligung. Dies ist per Eigenerklärung von der Kommune zu bestätigen.

b) Rückzubauende Stellplätze in einem Bestandsquartier:

- Wird ein neues Parkhaus/eine neue Parkgarage gebaut oder ein bereits bestehendes Parkhaus/eine neue Parkgarage mit Stellplätzen erweitert, dann muss mindestens die gleiche Anzahl an Stellplätzen im Quartier rückgebaut werden, wie im E-Quartiershub gefördert wird.
- Werden in einem bestehenden Parkhaus /in einer bestehenden Parkgarage konventionelle Stellplätze zu Stellplätzen für E-Fahrzeuge umgestaltet, dann muss grundsätzlich mindestens die gleiche Anzahl an Stellplätzen im gleichen Quartier rückgebaut werden, wie im E-Quartiershub gefördert wird. In begründeten Fällen müssen die im E-Quartiershub geförderten Stellplätze nicht im gleichen Quartier, sondern an einer anderen Stelle rückgebaut werden.
- Der Rückbau privat genutzter Stellplätze kann auf die Anzahl rückzubauender Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angerechnet werden.

c) Umgestaltung freiwerdender Flächen

- Die frei werdenden Flächen im öffentlichen Straßenraum müssen für Maßnahmen des ÖV, des Radverkehrs, des Fußverkehrs oder zur Erholung der Menschen angelegt werden. Dazu zählen insbesondere:
 - Gehwege
 - Radverkehrsspuren
 - Fahrradabstellanlagen
 - Stellflächen für Sharing-Fahrzeuge
 - Busspuren
 - Aufenthaltsorte und Begrünung
 - Sonstige, für den Verkehr unzugängliche Nutzungen: Spielplätze, Gastronomie, etc.

- Die Stellflächen im öffentlichen Straßenraum müssen spätestens zwei Jahre ab Datum des Zuwendungsbescheids rückgebaut und die freigewordenen Flächen spätestens nach drei Jahren einer oder mehrerer der oben genannten Maßnahmen zugeführt worden sein. Dies ist per Eigenerklärung seitens der Kommune im ersten Zwischenbericht (siehe Erfolgskontrolle) nachzuweisen.
- Stellplätze/Stellflächen für Fahrzeuge in Sharingsystemen müssen grundsätzlich im E-Quartiershub (Pkws und Kleinstfahrzeuge) oder in direkter Nähe zum E-Quartiershub errichtet werden (Zweiräder und Taxis).
- Stellplätze in den E-Quartiershubs müssen entsprechend ihrem Zweck (konventioneller Stellplatz, Stellplatz mit LIS und Stellplatz für Taxis, Mietwagen nach PBefG, Carsharing etc.) markiert und beschildert sein.
- Es muss eine Mischnutzung von Kurzzeit- und Dauerparkenden, bezogen auf die einzelnen Stellplätze, gewährleistet sein.
- Um Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für die Nutzung der Stellplätze im E-Quartiershub angegeben werden (Preisschild oder anderweitige Preisangabe).

10. Antragsunterlagen

Für die Antragstellung werden Antragsformulare vom Ministerium für Verkehr vorgegeben und auf der Seite des Förderaufrufs veröffentlicht.

11. Erfolgskontrolle

Der Erfolg der Förderung tritt dann ein, wenn die E-Quartiershubs errichtet, für die Dauer der mind. sechsjährigen (Stellplätze), bzw. mind. dreijährigen (LIS und Fahrzeuge) Zweckbindungsfrist betrieben und ein jährlicher Nachweis über die

Nutzung der Stellplätze, Fahrzeuge und Ladepunkte erbracht wurde. Der Nachweis beinhaltet folgende Kennzahlen:

- Anzahl Dauerparkende pro Jahr
- Anzahl Kurzzeitparkende pro Jahr
- Anzahl Fahrzeuge in Sharingsystemen und andere Mobilitätsformen pro Jahr. Nutzungszahlen und gefahrene Kilometer der geförderten Fahrzeuge in Sharingsystemen.
- Bei Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur: Abgegebene Gesamtenergiemenge, Belegungszeit und Anzahl der Ladevorgänge pro Jahr
- Anzahl der rückgebauten Straßenrandparkplätze
- Nachnutzung der Straßenrandparkplätze

Der/die ZuwendungsempfängerIn hat zusätzlich nach zwei und drei Jahren nach Zugang des Zuwendungsbescheids einen entsprechenden Zwischenbericht und nach sechs Jahren einen Abschlussbericht beim Ministerium für Verkehr vorzulegen. Zusätzlicher Bestandteil des ersten Zwischenberichts ist eine Eigenerklärung seitens der Kommune, dass die Stellflächen im öffentlichen Straßenraum rückgebaut wurden.

Zusätzlicher Bestandteil des zweiten Zwischenberichts ist eine Eigenerklärung seitens der Kommune, dass die Stellflächen im öffentlichen Straßenraum anderen Nutzungszwecken zugeführt wurden. Hierfür ist zusätzliche eine Beschreibung des oder der Nutzungszweck(s)e anzugeben.

12. Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Die Auswahl und Förderentscheidung erfolgen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auf Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel. Hinsichtlich der Bewertung der Anträge wird folgende Gewichtung vorgenommen:

- Anzahl der zu reduzierenden Stellplätze und Art der Umgestaltung der reduzierten Stellplätze (35%)
- Vollständigkeit, Verständlichkeit und Detaillierungsgrad des Antrags (25%)
- Attraktivität/Nutzerfreundlichkeit des Parkraumnutzungs- und Tarifmodells (20%)
- Konzept zur Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen (20%)

13. Antragsverfahren

Die Anträge sind **bis 31. Oktober 2022 23:59 Uhr** beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als ein elektronisches Dokument (ungeschützte PDF-Datei, alle Dokumente dürfen in Summe 10 MB nicht überschreiten) über die E-Mailadresse e-foerderung-bw@vm.bwl.de mit dem Betreff „Projektantrag E-Quartiershub“ einzureichen. Später eingehende Projektanträge können nicht mehr berücksichtigt werden. Der Projektantrag muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift des Antragstellenden versehen sein.

Die KEA-BW steht als Ansprechpartnerin für Fragen bzgl. der Antragsstellung zur Verfügung.

E-Mail-Adresse bei Fragen zur Antragsstellung:

mobilitaet-foerderung@kea-bw.de

14. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 30.06.2023 außer Kraft.