



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Fördergrundsätze

## E-Quartiershubs in Baden-Württemberg

14. Juli 2023

## **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 Quartieren<sup>1</sup>. Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 55% im Vergleich zu 1990 zu erreichen. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor soll bis 2030 jeder zweite 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 Anwohner:innen 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 CO<sub>2</sub> im Verkehrssektor zu reduzieren.

---

<sup>1</sup> Diese Maßnahme ist auch im Papier „Strategie Ladeinfrastruktur“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft verankert, s.: [https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/SDA\\_BW/200917\\_SDA\\_Strategie\\_Ladeinfrastruktur\\_LIS.pdf](https://stm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/SDA_BW/200917_SDA_Strategie_Ladeinfrastruktur_LIS.pdf)

*Definition:* Ein E-Quartiershub im Sinne dieser Förderbekanntmachung ist eine Parkgarage/ein Parkhaus, in dem Stellplätze für Kurzzeit- und Dauerparkende (Kund:innen und Gäste sowie Anwohner:innen), 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 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABI. L 187/1 vom 26. Juni 2014) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (EU-AbI. L 156/1 vom 20. Juni 2017) geändert durch die Verordnung (EU) 2023/1315 vom 23. Juni 2023 (EU-ABI. L 167/1 vom 30. Juni 2023).

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden.

Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Zuwendung darf nicht mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/ 2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABI. L 352 vom 24. Dezember 2013, S. 1), es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500.000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden.

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)
- „Investitionsbeihilfen für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge und die Nachrüstung von Fahrzeugen“ nach dem Artikel 36b  
(zur Förderung batterieelektrischer und Brennstoffzellenfahrzeuge in Sharingsystemen)
- „Investitionsbeihilfen für Lade- oder Tankinfrastruktur“ nach Artikel 36a  
(zur Förderung öffentlich und nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur)

Die Zuwendungen werden im Rahmen der im jeweiligen Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel gewährt. Zuwendungen können nur auf 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 innerhalb der Parkgaragen/-häusern, auf denen verschiedene Mobilitätsformen (Carsharing, Taxis, Mietwagen u.a.) miteinander vernetzt werden, sowie Fahrradabstellanlagen/Pedelecverleihstationen. Steuerungslösungen für das Parkraummanagement im Quartier und/oder E-Quartiershub (bspw. Softwarelösungen) sind ebenfalls förderfähig.
- b) Ebenfalls förderfähig sind die Investitionskosten für nichtöffentliche Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge 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 (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG<sup>2</sup>) gefördert werden.

#### **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.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach diesem Förderaufruf gewährt werden.

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 Ansprechpartner:in und übernimmt die rechtliche Rolle der Zuwendungsempfänger:in. 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 Zuwendungszweckes 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 Zusammenschlüsse<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Teil B (I, 1.1 und 1.6) VwV-LGVFG

<sup>3</sup> Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse sind über das LGVFG antragsberechtigt

## 5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- Die Zuwendung wird im Rahmen einer Projektförderung gewährt.
- 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 Mehrkosten<sup>4</sup> gegenüber einem Verbrennerfahrzeug (Pkws und Roller) und mit bis zu 40% der Investitionskosten für (S-)Pedelecs, E-Lastenräder gefördert. Bei Beihilfen für kleine Unternehmen kann die Beihilfeintensität um 30 Prozentpunkte, bei Beihilfen für mittlere Unternehmen um 20 Prozentpunkte erhöht werden<sup>5</sup>.
- Öffentlich und nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur und Netzanschlusskosten werden im Wege einer Anteilsfinanzierung mit bis zu 75% der beihilfefähigen Kosten gefördert.
- 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 2.000.000 Euro netto pro Projekt.
- Großunternehmen<sup>6</sup> 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).

---

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

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

<sup>6</sup> Großunternehmen sind gemäß der Definition nach Anhang I der AGVO alle Unternehmen, die keine KMUs sind

## **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.

## **7. Auszahlung**

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

## **8. Nebenbestimmungen**

- Die Zuwendung muss bis zum 31.12.2026 vollständig abgerufen werden.
- 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 Nutzer:innen 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: 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.
- Öffentlich zugängliche und nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur: 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 Elektrofahrzeugs<sup>7</sup> 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

---

<sup>7</sup> 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).

- mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu versorgen. Meldepflichten und Netzanschlussbedingungen sind einzuhalten.
- Ladepunkte, die die Übertragung von Strom mit einer Leistung von höchstens 22 kW ermöglichen, müssen in der Lage sein, intelligente Ladefunktionen zu unterstützen.
  - 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.
  - 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.“
  - Die jeweils aktuell gültigen Vorgaben der Norm DIN 18040-3 zum barrierefreien Bauen und den daraus abgeleiteten Empfehlungen des Leitfadens „Einfach laden ohne Hindernisse: Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur sollten eingehalten werden.

### **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.
- Bei Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur: Abgegebene Gesamtenergiemenge, Belegungszeit und Anzahl der Ladevorgänge pro Jahr
- Anzahl der rückgebauten Straßenrandparkplätze
- Nachnutzung der Straßenrandparkplätze

Der/die Zuwendungsempfänger:in 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. Zudem wird als Auswahlkriterium die Höhe des prozentualen Eigenanteils definiert. Darauf basierend wird für die Errichtung der E-Quartiershubs ein Auswahlverfahren durchgeführt (Ranking). Um ein allumfassendes Ranking zu gewährleisten, werden auch Förderatbestände, die unter Art. 56 AGVO fallen, in das Ranking einbezogen.

Grundlage für die Rankingplatzierung ist die Höhe des prozentualen Eigenanteils bei der Beantragung der Gesamtfördermittel. Der Antrag, bei dem im Vergleich zu den anderen Anträgen der prozentuale Eigenanteil am Höchsten ist, erhält dabei eine bessere Platzierung im Ranking. Die Anträge werden ausgehend von dem höchsten prozentualen Eigenanteil bearbeitet. Sollten mehrere Anträge mit einem gleichen Wert in das Ranking eingehen, wird für jeden Fördertatbestand ein Einzelranking, basierend auf den jeweiligen prozentualen Eigenanteilen, gebildet. Aus den jeweiligen Rankings wird ein Durchschnittswert gebildet. Der Antrag, der im Vergleich zu den anderen Anträgen den höchsten Durchschnittswert hat, erhält eine bessere Platzierung.

## 13. Antragsverfahren

Die Anträge sind **bis 15. Oktober 2023 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](mailto: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 Antragstellers 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](mailto:mobilitaet-foerderung@kea-bw.de)

## 14. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten mit Veröffentlichung in Kraft und am 31.12.2026 außer Kraft.