

Elektromobilität in Schleswig-Holstein 2020

- Status quo und Perspektiven für die Wohnungswirtschaft

Veranstaltung – Wie können Mieter von der Energiewende profitieren:
Durch Ökostrom vom „eigenen“ Dach & E-Mobilität?

01. Dezember 2020
Jens Sandmeier, WTSH



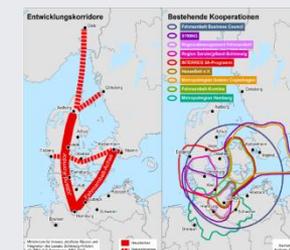
MOBILITÄT.SH

Landeskoordinierungsstelle

Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität Schleswig-Holstein

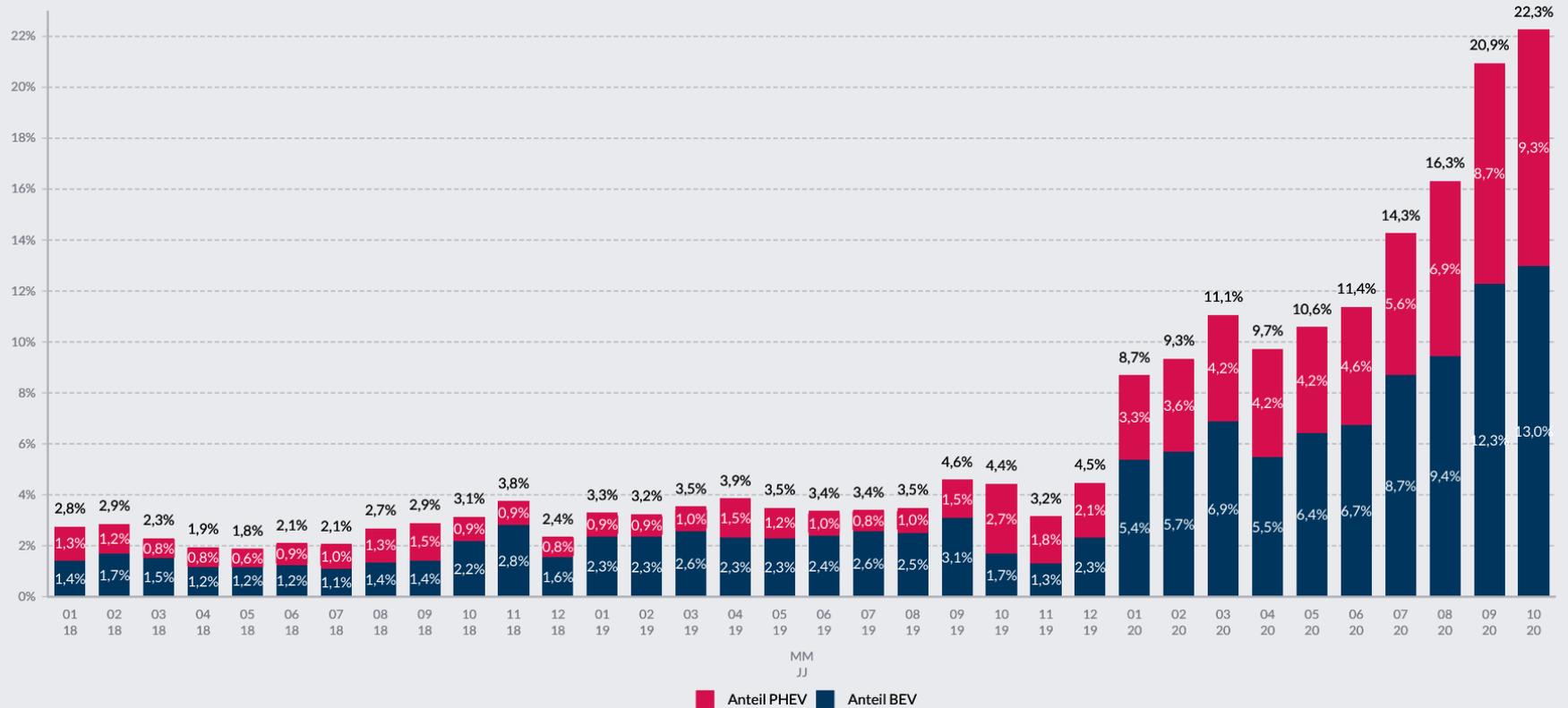
- Zielsetzungen:
 - Weiterentwicklung des themenbezogenen Ideen-, Informations-, Wissens- und Technologietransfers
 - Koordination und Erhöhung der Sichtbarkeit innovativer Aktivitäten aus SH
 - Positionierung von Schleswig-Holstein im Zukunftsthema Elektromobilität

- Konkret:
 - Beratung, u.a. zu Fördermöglichkeiten
 - Fachworkshops und Informationsveranstaltungen
 - Vernetzung von Know-How-Trägern
 - Projektinitiierung und Begleitung in der Startphase
 - Öffentlichkeitsarbeit
 - Arbeitskreise und Gremien



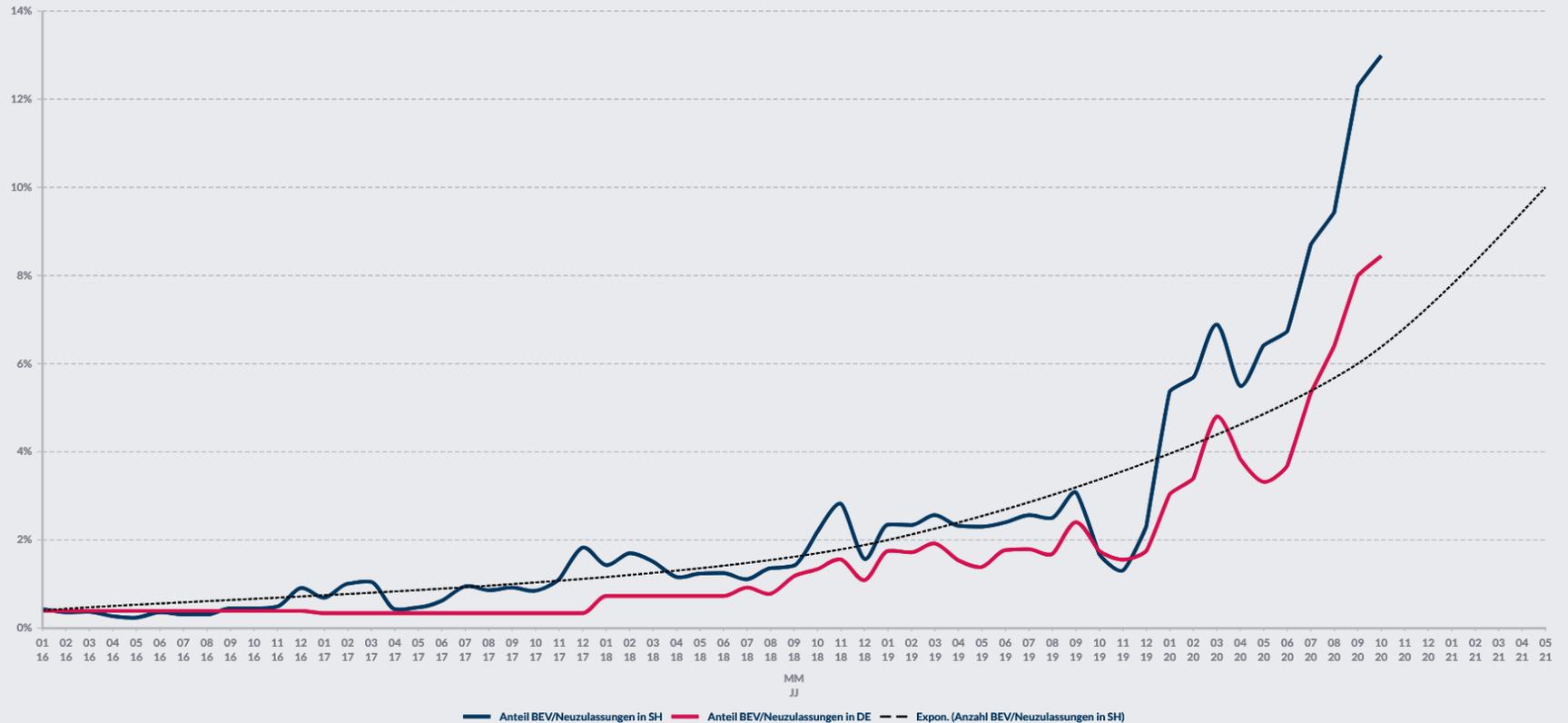


EV Anteil an den Neuzulassungen in Schleswig-Holstein



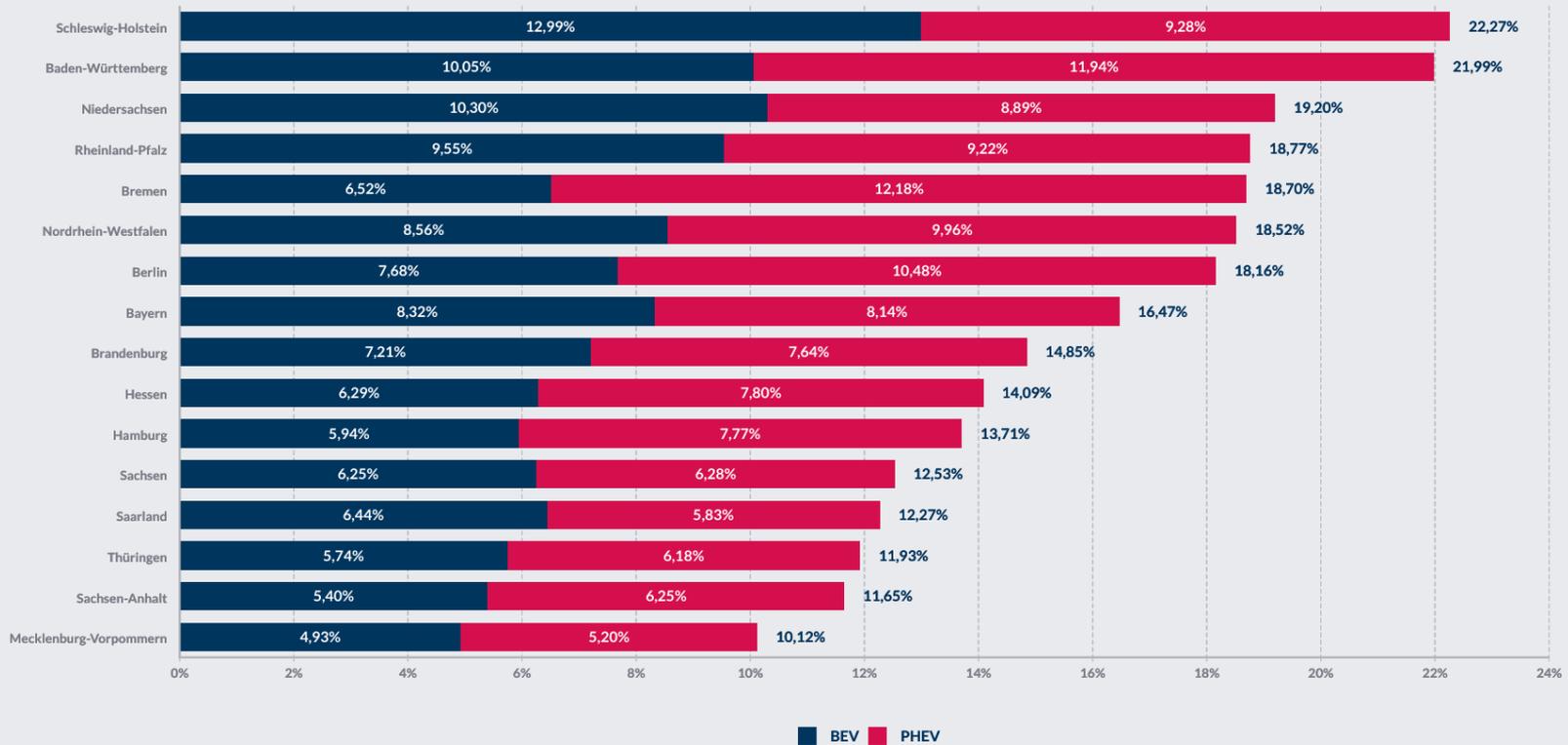


Anteil der BEV an den Neuzulassungen in Schleswig-Holstein





Anteil an den Neuzulassungen im Monat Oktober 2020



Aktuelle Förderoptionen, perspektivische Entwicklungen

Fahrzeugförderung

Fokus: Steuervorteile und Boni

Ladeinfrastrukturförderung

Fokus: Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Schleswig-Holstein

Auswahl aktueller Programme:

BMU: [Förderaufruf für kommunale Klimaschutz-Modellprojekte](#) (Veränderung von Förderquoten!)

Förderfähig sind Modellprojekte u.a. zur Stärkung des Umweltverbands, zur grünen City-Logistik und Treibhausgas-Reduktion im Wirtschaftsverkehr sowie zum Thema Smart-City (Vernetzung, Integration und intelligente Steuerung verschiedener umwelttechnischer Infrastrukturen).

BMWi: ["Zukunftsstadt goes Europe"](#)

Ziel ist der Wissensaustausch zur nachhaltigen Stadtentwicklung, u.a. zum Thema Mobilität. Kommunen werden dabei unterstützt, Ansätze mit europäischen Städten zu teilen sowie gemeinsam die Umsetzung voranzutreiben.

EKSH: [Energieolympiade, Themenpreis Verkehrswende](#)

Gesucht werden Projekte und Konzepte zur Förderung einer effizienten und klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung der Zukunft. Zum Beispiel neue Antriebstechniken, Mitfahrbänke oder innovative Organisationsformen in der Stadt oder auf dem Land.

Mittelfristige Perspektive:

Projekt „1000 DC-Ladeparks“, Neue Förderrichtlinien auf Bundesebene, kommunale Elektromobilitätsmanager

Steuervorteile und Boni als Förderung der Elektromobilität

- Das Laden von BEVs im Betrieb des Arbeitsgebers ist steuerfrei
- Privates Aufladen kann über pauschale steuerfrei erstattet werden
- Verlängerung der Dienstwagenregelung bis 2030 (0.5 %-Regel)

→ 0.25 % für reinelektrische Dienstwagen bis 60.000 €

(§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Einkommensteuergesetz)

- Befreiung der Kraftfahrzeugsteuer bei Zulassung bis zum 31.12.2025

→ 10-jährige Dauer bis 2030 begrenzt

ÜBERSICHT FÜR ELEKTROFAHRZEUGE BIS 40.000 EURO NETTOLISTENPREIS

	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batteriefahrzeug	6.000 EUR (bisher 3.000 EUR)	3.000 EUR	9.000 EUR (bisher 6.000 EUR)
PlugIn-Hybrid	4.500 EUR (bisher 2.250 EUR)	2.250 EUR	6.750 EUR (bisher 4.500 EUR)

ÜBERSICHT FÜR ELEKTROFAHRZEUGE ÜBER 40.000 EURO NETTOLISTENPREIS

	Bundesanteil	Herstelleranteil	Kaufprämie
Batteriefahrzeug	5.000 EUR (bisher 2.500 EUR)	2.500 EUR	7.500 EUR (bisher 5.000 EUR)
PlugIn-Hybrid	3.750 EUR (bisher 1.875 EUR)	1.875 EUR	5.625 EUR (bisher 3.750 EUR)

https://www.bafa.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/Energie/Elektromobilitaet/2020_erhoehter_umweltbonus.html

Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Schleswig-Holstein

Ziel: Initiierung einer bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur für Schleswig-Holstein

Fördergegenstand:

Die Errichtung von:

- öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein sowie das Lastmanagement für mindestens drei Ladepunkte an einem Standort.
- nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein sowie das Lastmanagement für mindestens drei Ladepunkte an einem Standort.
- für den Betrieb elektrisch betriebener bzw. aufladbarer Busse im ÖPNV erforderlicher Ladeinfrastruktur einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses des Ladestandortes und der Montage der Ladestation

Zuwendungsempfänger:

- Natürliche Personen, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben (z. B. Einzelunternehmer/-innen, Gewerbetreibende, Freiberufler/-innen)
- Personengesellschaften und juristische Personen des privaten und des öffentlichen Rechts
- Regie- und Eigenbetriebe, die einen Ladepunkt in Schleswig-Holstein errichten wollen

Art, Umfang und Höhe der Zuwendung:

1. Festbetragsfinanzierung*

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur			
ab 11kW	ab 22kW	Ab 50kW	Lastmanagement
1.000 € pro Ladepunkt	2.000 € pro Ladepunkt	7.500 € pro Ladepunkt	500 € pro Standort

Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur	
Unternehmen	öffentliche Einrichtungen
500 € pro Ladepunkt	750 € pro Ladepunkt

2. Anteilsfinanzierung

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ab 150 kW	Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Busse	Besondere Vorhaben**
50 %	50 %	50 %
max. 30.000 € pro Ladepunkt	max. 2 Mio. € pro Vorhaben	max. 2 Mio. € pro Vorhaben

*In allen Fällen darf der Zuschuss 50% der förderfähigen Ausgaben nicht überschreiten

**Vorhaben der Errichtung von Ladeinfrastruktur, die einen bedeutenden Beitrag zur Energiewende im Mobilitätssektor leisten

Aktuelle Entwicklung des Rechtsrahmens –

Fokus: Kundenfreundlichkeit, Netzintegration

- Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive, *AFID*) – ab 2021 -> Stichwort „Europaweites kundenfreundliches Laden“
- Beseitigung von Hemmnissen für private Ladeinfrastruktur im WEG und Mietrecht- „Anspruch auf private Lademöglichkeiten in Tiefgaragen oder auf Parkplätzen“ – ab Ende 2020?
- Überarbeitung der Ladesäulenverordnung:
Öffentlich zugängliche Ladepunkte: Zukünftige Unterscheidung eingeschränkt und uneingeschränkt, Digitale Schnittstelle
- Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG -> Die Pflicht zur Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur kommt (>10 Parkplätze) – Geplantes Inkrafttreten 2021 / Übergangsfristen geplant
- Melde- und Zustimmungspflichten für Ladepunkte-
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
Wird die Ladevorrichtung öffentlich, sprich für Dritte zugänglich gemacht, dann sollte der Aufbau des Ladepunktes etwa vier Wochen vor Inbetriebnahme bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) gemeldet werden. Werden zudem Schnellladepunkte installiert, so müssen zusätzlich die technischen Anforderungen gemäß [§3 Absatz 2 bis 4 der Ladesäulenverordnung \(LSV\)](#) miteingereicht werden.
- Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:
Auch im nicht öffentlichen Bereich müssen Ladesäulen und Wallboxen gemeldet oder sogar genehmigt werden. Nach [§19 der Niederspannungsanschlussverordnung](#) müssen Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge beim Netzbetreiber gemeldet werden. Ab einer Leistung von 12 kW besteht eine Genehmigungspflicht
- Eigenstromnutzung: Abgrenzung von Strommengen (EEG)

Elektromobilität und Wohnungswirtschaft in SH - Perspektiven

- **Dynamische Marktentwicklung – Steigende Nachfrage nach Ladeinfrastruktur**
- **Heterogenes Marktumfeld – Viele Akteure**
- **Entwicklung des Rechtsrahmens aktuell sehr relevant**
- **Kundenfreundlichkeit und Netzintegration im Fokus**
- **Vielfältige Förderlandschaft**
- **Viel in Bewegung - viele offene Fragen:**
 - Wie entwickelt sich die Elektromobilität weiter?
 - Was ist ein „guter“ Standort für Ladepunkte?
 - Wo wird eigentlich wie geladen?
 - Was kostet der Aufbau von Ladeinfrastruktur?
 - Sind Ladepunkte wirtschaftlich zu betreiben?
 - Welche Ladeleistungen sind erforderlich?
 - Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen?
 - Welche Fördermöglichkeiten gibt es aktuell? – Welche perspektivisch?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt :

Jens Sandmeier

Leiter Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität Schleswig-Holstein

Tel.: (0431) 66 66 6 807

E-Mail: sandmeier@wtsh.de

Internet: www.emobilität.sh