

E-Mobilität im Handwerk: Sachstand und Fördermöglichkeiten für Fliesenleger



**F+P Fliesen und Platten
Forum 2023**

Dr. Carsten Benke

Essen, Donnerstag, 15.6.2023, 17:00 Uhr

Agenda

1. Einleitung
2. Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk
3. Förderungen auf Bundesebene
=> aktuell problematische Umbruchsphase
4. Förderungen auf Landesebene
=> gute Alternativen zu Bundesförderungen ?
5. Ausblick

1: Elektromobilität - Einleitung

Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Ziele des Vortrages:

- Überblick zu verkehrs- und energiepolitischen Aspekten
=> keine Grundsatzdiskussion des Themenfeldes Elektromobilität
- Sachstand der Förderung:
Verslechterung der Bundesförderung gegenüber der ersten Planung zum Vortrag 2021/2022
=> deshalb auch Einbeziehung von Landesprogrammen
- Hinweis auf laufende politische Diskussionen zur Förderpolitik
- mit Berücksichtigung der Anforderungen des Fliesen-, Mosaik- und Plattenlegerhandwerks.

HINWEIS!
**Ggf. kurzfristige
Ergänzungen im
Vortrag nötig bei
Änderungen der
Förderbedingungen!**

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Handwerk und sein Beitrag zur Mobilitätswende

- kaum Möglichkeiten des Handwerks zur Nutzung anderer Transportmittel (Güterbahn, ÖPNV, Fahrrad)
=> Transporter unverzichtbar als „rollende Werkstatt“ und „mobiles Lager“
- begrenzte Optionen zur Transportbündelung/Logistik
- teils innerbetriebliches Mobilitätsmanagement umsetzbar (digitale Tourenorganisation, Vernetzung mit Dienstleistern und Lieferanten, Mitarbeitermobilität)
=> Zentraler Ansatz des Handwerks ist die Antriebswende!

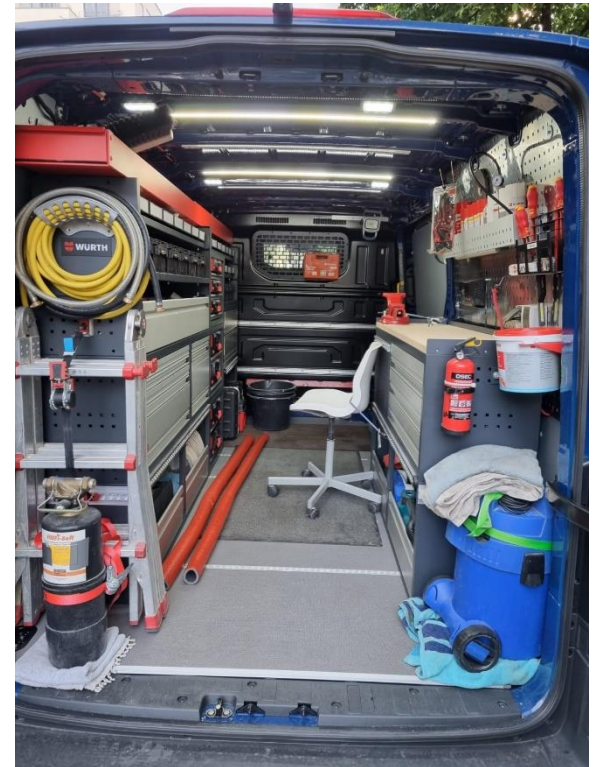


Foto: Hummrich 2022

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Treiber der Antriebswende im Handwerk

- Kraftstoffpreise steigen weiter (Marktentwicklung und CO₂-Bepreisung)
- Klimaschutz: Vorgabe von ca. 40 % CO₂-Reduzierung im Verkehr bis 2030!
- Umbrüche im klassischen Fahrzeugangebot (Kostensteigerungen beim Fahrzeugkauf durch EU-Vorgaben und mittelfristige Beschränkungen für Verbrenner im Angebotsmarkt)
- Schadstoffreduzierung: Drohende Einschränkungen der Zugänglichkeit von Innenstädten (Abbau von NOx/PM/CO-Emissionen sowie Stadtumbau)

⇒ **Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit alternativen Antrieben im Handwerk“**

NICHTS NEUES: Schon seit vielen Jahren in den Betrieben, Kammern und Verbänden Thema.

⇒ Nach Anfangsschwierigkeiten, zunehmend positive Erfahrungen

⇒ Fahrzeugangebot mittlerweile angewachsen.

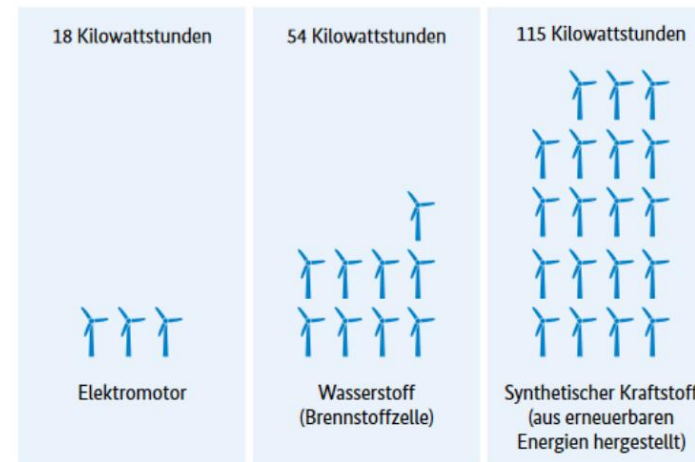
2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Handwerk und alternative Antriebe

Technologien für klimafreundliche Mobilität

- Elektromobilität (Batterieelektrik)
- Wasserstoff
- eFuels
- Fahrradmobilität (mit Elektrounterstützung)

Strombedarf pro 100 km



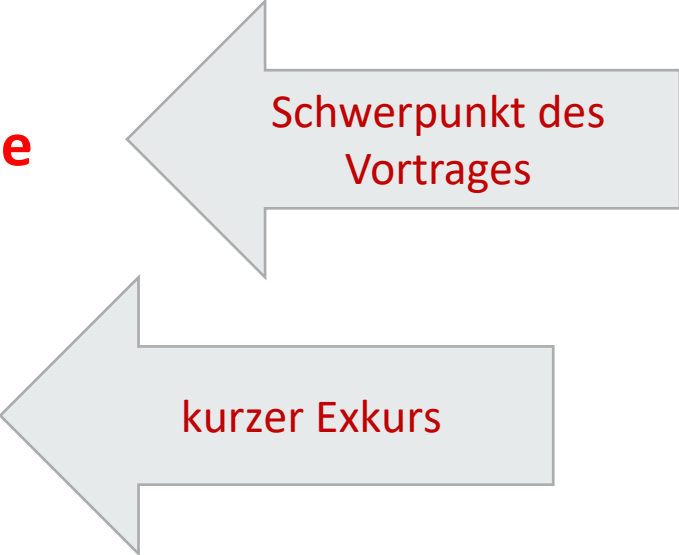
Quelle: BMU auf Basis von Daten des ifeu

**Handwerk auf Verlässlichkeit
seiner Fahrzeuge
angewiesen! Zu jeder
Jahreszeit, auf jedem Grund!
Bei kleinen Fuhrparks
besteht besonders große
Abhängigkeit!
Ohne Mobilität keine
Auftragserbringung.**

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Elektromobilität - Begriffsbestimmungen

- HEV - Hybrid
- PHEV - Plug-in-Hybride
- E-REV - Elektrofahrzeug mit Range Extender
- **BEV - Battery Electric Vehicle: Batterieelektrische Fahrzeuge**
- FCEV - (Fuel Cell Electric Vehicles) Elektroauto mit Brennstoffzelle (Wasserstoff)
- **E-Lastenrad**
- eKF – Elektrokleinstfahrzeuge (ohne Führerschein, aber mit Versicherungspflicht, bis max. 20 km/h)



Schwerpunkt des Vortrages

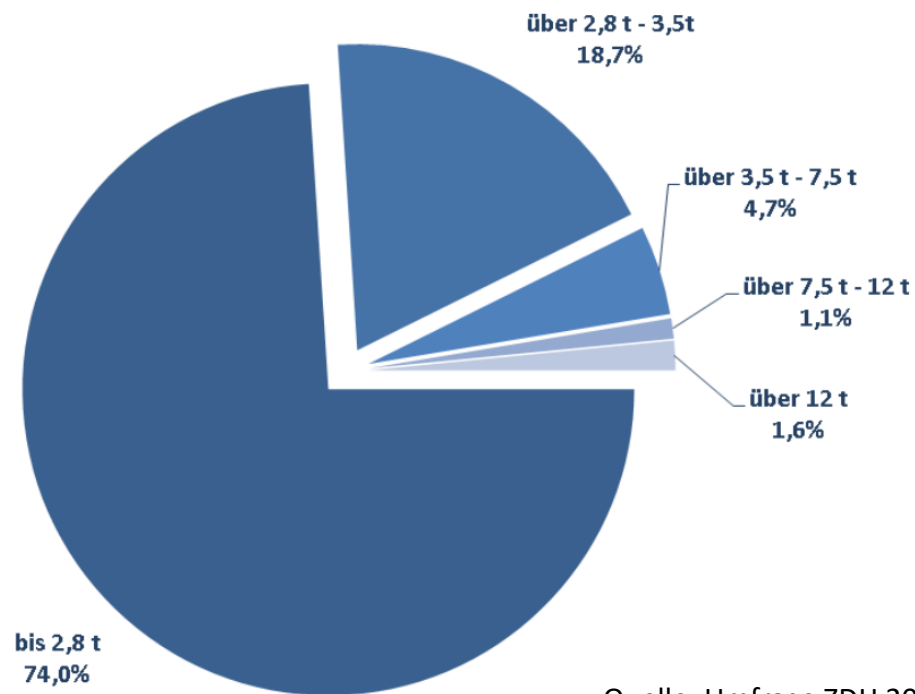
kurzer Exkurs

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Fuhrpark des Handwerks

Verteilung der Gewichtsklassen auf den Fahrzeugbestand
(nur Kfz ohne Krafträder, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger)

Handwerk



Quelle: Umfrage ZDH 2018

Typische Gewerbefahrzeug sind nicht 40 Tonner, sondern zumeist Kraftfahrzeuge bis 2,8 t oder bis 3,5 t zGG, seltener bis 7,5 t



Gewerbeverkehr in Seitenstraße der Friedrichstraße in Berlin 2022. Foto Benke

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Antriebswende: Angebote für gewerbliche Elektromobilität

- ⇒ Schon vor 2020 zahlreiche passende Angebote im Bereich schwerer Pkw (Kombis/Kleinbusse).
- ⇒ Mittlerweile etabliertes Angebot bei leichten Nutzfahrzeugen (Transporter) bis 3,5 t zGG.
- ⇒ Erst langsam aufwachsend im Bereich von 3,5 bis 7,5 t zGG.
- ⇒ Sehr schwierig noch über 7,5 t zGG und bei Spezialfahrzeugen.
- ⇒ Zunehmendes Angebot von gewerblich nutzbaren professionellen E-Lastenrädern und E-Kleinstfahrzeugen



(Quelle: MediaPortal Daimler AG nach <https://www.fliesenundplatten.de/ausgebaute-mercedes-benz-evito-testen-09082022>)

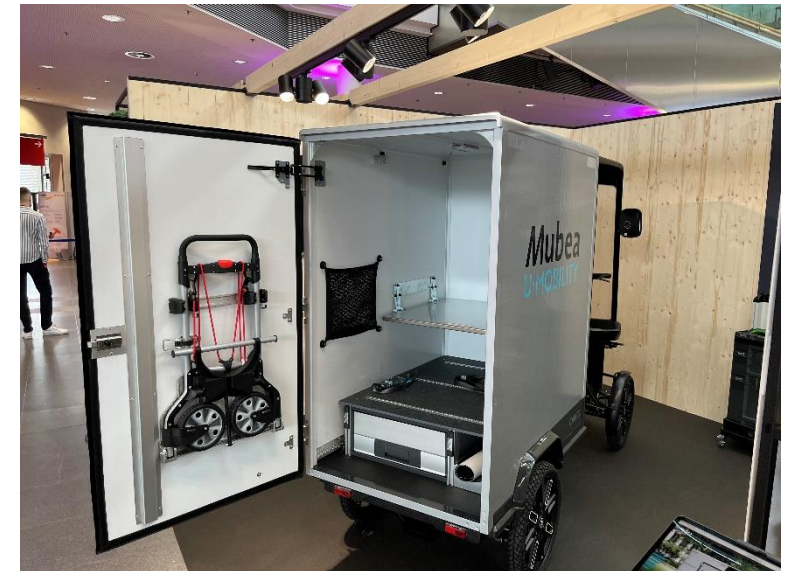


Foto Benke: Messe Zukunft Handwerk 2023

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Antriebswende: Angebote für gewerbliche Elektromobilität

Marktübersichten und Spezials in den einschlägigen Handwerks Zeitschriften sowie den Branchenblättern wie „Fliesen und Platten“

handwerk.com

BEWERBER FINDENENERGIEKOSTENTHEMENÜBER UNSSERVICE

Mit dem E-Transit startet 2022 auch Ford sein Engagement im Segment der Elektro-Transporter.

INHALTSVERZEICHNIS

MARKTÜBERSICHT7. April 2022

Elektro-Transporter: Immer mehr Auswahl

Lokal emissionsfreie Transporter? Das Angebot wird größer. Wir sagen, welche Elektro-Transporter heute und in Zukunft bestellbar sind.

Von Christian Frederik Merten

Marktübersicht E-Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen

Die Tabelle zeigt die komplette Marktübersicht über elektrische leichte Nutzfahrzeuge mit Kasten Aufbau bis 7,5 Tonnen. Die Daten basieren auf Herstellerangaben und haben den Stand 17.06.2022. Nicht enthalten sind die elektrischen Transporter, die zwar schon angekündigt, aber bei denen weder technische Daten noch Preisangaben vorliegen.

Hersteller	Modell	Leistung in kW	Batteriekapazität in kWh	Vmax in km/h	Verbrauch in kWh/100 km kombiniert	Reichweite in km	Ladevolumen in l max.	zul. GG in kg	Zuladung in kg	Preis in Euro ohne MwSt.
Alkè	ATX 340 E	14	20	44	18,5	150	—	2.150	965	—
Ari Motors	Ari 458 Koffer (max)	7,5	—	78	7,1	120	2,77	—	531	15.100,00
	Ari 901 Kastenwagen	60	40	110	16	260	4,3	2.510	885	35.995,00
Citroën	E-Berlingo L1 (2-Sitzer)	100	50	135	20	278	3,8	2.390	720	28.990,00
					20	278	3,8	2.410	728	29.590,00
					20,3	274	4,4	2.410	678	31.480,00
					20,3	274	4,4	2.410	676	32.080,00
					20,3	274	—	2.450	646	31.540,00
					24,9	212	5,1	2.830	929	34.690,00
					24,9	212	5,1	3.100	1.199	36.190,00
					24,9	212	5,8	2.865	928	36.750,00
					24,9	212	5,8	2.865	928	41.750,00
					24,9	212	6,6	2.890	925	37.380,00
					24,9	318	6,6	3.045	917	42.380,00
					36,2	116	8	3.500	1.090	57.990,00
					36,2	116	11,5	3.500	1.040	59.990,00
					31,7	247	13	3.500	710	64.990,00
					31,7	247	15	3.500	665	67.380,00
					10	120	1.124	1.120	485	13.499,00
					15,9*	100	—	2.600	1.000	33.490,00
					15,9*	200	—	2.600	1.000	43.390,00
					29,3	174	10	3.500	1.160	55.400,00
					31	167	11,5	3.500	1.135	56.000,00
					33,4	272	11,5	3.500	820	72.600,00
					31,4	165	13	3.500	1.060	57.100,00
					33,6	271	13	3.500	765	73.700,00
					32,8	159	13	3.500	1.035	58.200,00
					34,9	262	13	3.500	740	74.800,00
					31,6	164	15	3.500	1.015	58.200,00
					33,8	269	15	3.500	720	74.800,00

Stand: 17.06.2022

Marktübersicht: Die aktuellen Elektro-Transporter

02.05.2022



2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Strukturen des Fliesenlegerhandwerks

- vorwiegend kleine Betriebe (unter dem Größendurchschnitt des Gesamthandwerks)
- 60.000 Betriebe 2022 mit 112.000 Beschäftigten
- tendenziell eher kleinere Einzugsbereiche (abgesehen von spezialisierten Betrieben und Standorten im ländlichen Raum)
- Mitgeführte Lasten: Unterschiedlich, je nach Größe des Auftrages und je nachdem, ob es Direktanlieferungen von Baumaterialien zum Kunden/zur Baustelle gibt.
- meist Fahrzeuge unterhalb von 3,5 Tonnen („Kombis“, Transporter N1), seltener Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zGG
- teils Einsatz von Anhängern (je nach Tätigkeitsprofil)

Betriebsgröße
Fliesen/Platten/Mosaikleger
2020 (Quelle ZDH)

1 Mitarbeiter	51,3%
2-4 Mitarbeiter	33,1%
5 - 9 Mitarbeiter	10,9%
10 - 19 Mitarbeiter	3,7%
20 - 49 Mitarbeiter	1,0%
50 und mehr	0,1%

**Im Grundsatz gute
Potenziale für
Elektromobilität.
Fuhrparkentwicklung
aber Herausforderung
durch kleinbetriebliche
Strukturen.**

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Chancen der Elektromobilität im Handwerk

- bereits große Potenziale bei Gewerken mit begrenzter Zuladung, Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen (und etwas mehr) und Reichweitenerfordernissen unter 300 km
- gute Einsatzmöglichkeiten bei Gewerken mit klaren Einzugsbereichen (Schornsteinfeger, Gebäudereiniger, Filialanlieferung der Bäcker, Wartungsdienste)
- wachsende Möglichkeiten im Ausbauhandwerk (Elektro, Maler, Tischler, Fliesenleger, SHK etc.)
- Kostenersparnis im laufenden Betrieb - bei allerdings noch höheren Anschaffungskosten => Vorteile bei TCO (Total Cost of Ownership)
- Sektorkopplung: Zusätzliche Anreize bei Betrieben mit eigenen Betriebshöfen und Möglichkeiten der Kombination mit erneuerbaren Energien (Photovoltaik)

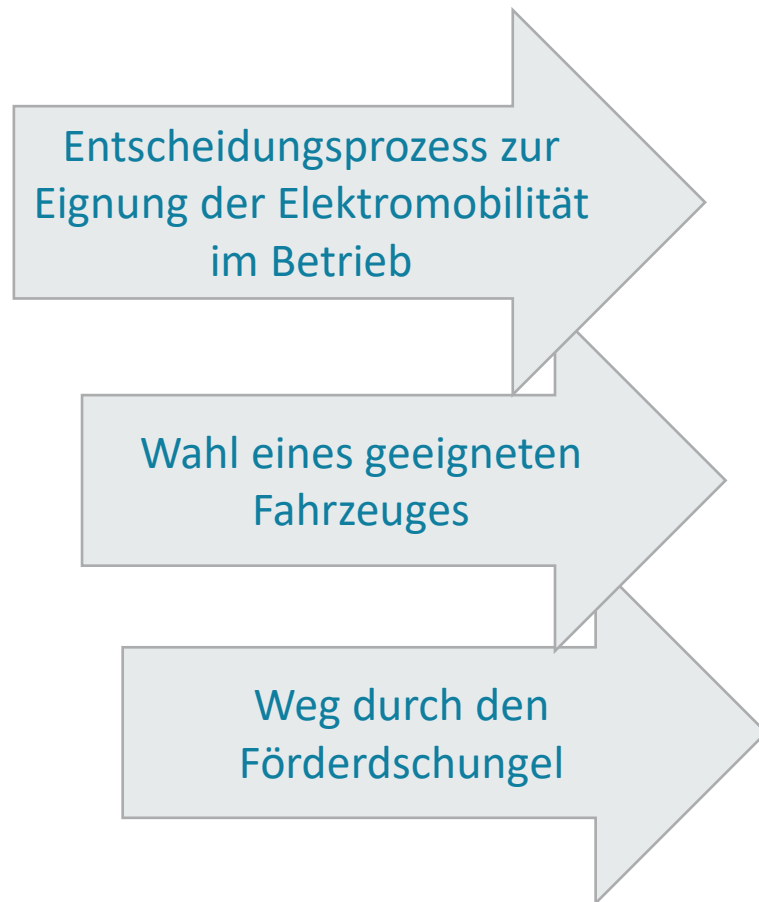
2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Hürden der Elektromobilität im Handwerk

- höhere Kosten für Anschaffung von Neufahrzeugen (kaum Gebrauchtwagenmarkt)
=> leider teils Preissteigerungen in 2022!
 - Reichweitenproblematik: aktuelle Transporter bis zu 200/300 km
=> ausreichend für städtische Betriebe, Probleme im ländlichen Raum
 - Zuladungsproblematik: geringere Zuladungsmöglichkeit durch Batteriegewicht, Anhänger reduzieren Batterielaufzeit weiter
 - Ladeinfrastruktur: Betriebe mit eigenem Betriebshof können Wallboxen installieren / Betriebe mit Fahrzeugen im Straßenraum oder bei Beschäftigten stehen vor Problemen
 - Gestiegene Strompreise dämpfen Betriebskosteneinsparung!
- ⇒ Aktuell größere Hürden beim Bauhauptgewerbe und überregional aktiven Gewerken.

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Beratung im Handwerk nutzen!



- Beratung durch Betriebsberatung der Kammern und Innungen
- teils auch durch öffentliche Wirtschaftsförderungen und Förderbanken

Beispiel für Beratung in NRW:

<https://www.elektromobilitaet.nrw/unternehmen/branche/handwerk-gewerbe/>

- Fahrprofile analysieren
- Zuladung/ Aktionsradius
- Möglichkeiten der Förderung

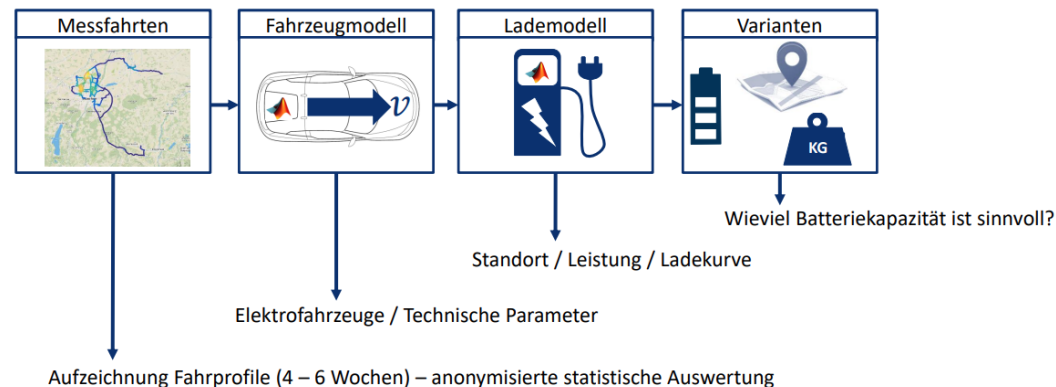
2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Beratung im Handwerk

■ Beispiel HWK München und HWK Hamburg



Mobilitätsanalyse mit Simulation von Elektrofahrzeug und Ladeinfrastruktur



Quelle: Benedikt Jäger, TU München, Projekt VEM – Wo macht die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten im Taxi- und Gewerbeverkehr Sinn?, Vortrag Informationsveranstaltung Handwerkskammer für München und Oberbayern, 13.04.2016

8

The screenshot shows the website of the Handwerkskammer Hamburg. The header includes navigation links like 'Über uns', 'Presse und Medien', 'Karriere', 'Kontakt', and social media icons. A main menu lists 'Ausbildung', 'Weiterbildung', 'Existenzgründung', 'Betriebsführung', 'Service', and 'Hamburger Handwerk'. The 'Wirtschaftsverkehr' section is active, showing a sub-menu with 'Straßenverkehr', 'Sonderparkregelungen', and 'Alternative Antriebsarten'. The main content area features a large image of an electric car charging station. Below the image, the text reads 'Alternative Antriebsarten' and 'Elektromobilität fürs Handwerk'. A sidebar on the right contains a table of contents with links to 'Elektromobilität', 'Rechnet sich das?', 'Ladeinfrastruktur', and 'Finanzielle Förderung'. The main text discusses the benefits of electric vehicles for craftsmen, mentioning that they are economical and that the number of models on the market has increased. It also notes that electric vehicles are not yet common in the craft sector. A contact box for Jan Rokahr is provided at the bottom right.

2: Perspektiven der Elektromobilität im Handwerk

Mittelstandsinitiative – Energiewende und Klimaschutz

05.07.2022 Seite 3

Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz

Handwerk bei der Energiewende unterstützen

- Beratung
- Information

Zahlen & Erfolge

- 60 Partner im Bundesgebiet
- mehr als 25.000 Kontakte
- über 2.000 Betriebsbesuche



Quelle: Handelskammer zu Leipzig

LEITFADEN
ENERGIEEFFIZIENZ IM HANDWERK



Das machen wir

Wir zeigen Ihnen, wie Sie Ihren Betrieb energieeffizient aufstellen und dabei Geld sparen. Schauen Sie mal rein.

Energiebuch / E-Tool

Wieviel Energie verbrauchen Sie? Was kostet das? Wie verbessere ich mich? Unser kostenloses Tool hilft Ihnen, diese Fragen zu beantworten.

CO₂-Rechner

Berechnen Sie die Mehrbelastung Ihres Betriebes durch die neuen Steuerlichen Regelungen ab 2021.

Energieträger	2021 25 €/t CO ₂	2025
Benzin	€	
Diesel	€	
Heizöl	€	
Flüssiggas	€	

Quelle: IHK Hamburg nach The Mobility House

Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)

Kostenvergleich Verbrenner vs. Elektro (2021)

Kostenfaktoren	Hyundai IONIQ Elektro Trend	Hyundai i30 1.4 T-GDI Trend DCT
Einmalkosten		
Anschaffungspreis	33.300 €	24.550 €
Ladeinfrastruktur	1.100 €	0 €
Förderung/Kaufprämie	-9.000 €	0 €
Wiederkehrende Kosten (pro Jahr)		
Kosten Verbrauch	662 € (30 ct/kWh)	1.170 € (1,30 €/l)
Kfz-Steuer	0 €	98 €
Versicherung	969 €	1.260 €
Wartung / Service	552 €	744 €
Restwert	7.100 €	6.070 €
Gesamtkosten	34.213 €	34.840 €

Förderung
Ladeinfrastruktur **900 €**
oder bis zu 70 %

Seit 1.1.2021
THG-Quotenhandel ca.
250-350 €/a für E-PKW

- <https://www.energieeffizienz-handwerk.de/>
- <https://www.mittelstand-energiewende.de/>

Quelle: MIE (gefördert vom BMWK)

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Steuerliche Förderung (Exkurs)

- Elektrofahrzeuge sind bis max. 31.12.2030 von der Kfz-Steuer befreit,
 - bei Zulassung 18.5.2011 bis 31.12.2025 bis zu 10 Jahre keine Kfz-Steuern
 - ab 2031 ist um 50 % ermäßigter Satz vorgesehen)
- Keine Kfz-Steuerbefreiung für neue Plug-in-Hybride mehr!
- Elektrofahrzeuge als Dienstwagen müssen seit 2020 nur noch 0,25% des Listenpreises versteuert werden. (statt 1 %)
- Sonderabschreibung für elektrische Nutzfahrzeuge wurde von EU-Kommission 2022 gestoppt!

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Umweltbonus

Seit 2016 (teils kombiniert mit der Innovationsprämie) im Wirtschaftsministerium (jetzt BMWK) über Bafa

- ⇒ Prinzip: Staatliche Förderung plus Herstelleranteil
- ⇒ zunächst Aufstockung, dann sukzessives Abschmelzen
- ⇒ seit 2023 keine Förderung von „Plug in Hybriden“ und Reduzierung der Fördersätze
- ⇒ Mindesthaltedauer von 12 auf 24 Monate angehoben.
- ⇒ Fahrzeug muss in Liste der Bafa befinden.
- ⇒ ab 1.1.2024 Nettolistenpreis auf 45.000 Euro gesenkt und Vereinfachung der Fördersätze

**In der Bilanz:
relativ
bürokratiearme
und attraktive
Förderung**

https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Umweltbonus ab 1.1.2023

FAHRZEUGE	FÖRDERUNG BUND	FÖRDERUNG HERSTELLER	GESAMTFÖRDERSUMME
Reine Batterie- oder Wasserstofffahrzeuge bis 40.000 Euro (Nettolistenpreis)	4.500 Euro	2.250 Euro	6.750 Euro
Reine Batterie- oder Wasserstofffahrzeuge zwischen 40.000 und 60.000 Euro (Nettolistenpreis)	3.000 Euro	1.500 Euro	4.500 Euro
Plug-in-Hybride bis 40.000 Euro (Nettolistenpreis)	entfällt	entfällt	entfällt
Plug-in-Hybrid zwischen 40.000 und 60.000 Euro (Nettolistenpreis),	entfällt	entfällt	entfällt

Quelle: Bafa

Pkw sowie Nutzfahrzeuge förderfähig, soweit mit Führerschein B zu lenken (alle Nutzfahrzeuge N1 bis 3,5 Tonnen zGG sowie N2 bis 4,25 Tonnen zGG)

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Umweltbonus ab 1.1.2023

Einzelantrag stellen:

- [https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen Antrag stellen/neuen antrag stellen_node.html](https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen_node.html)

Merkblatt mit Checklisten:

- https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_merkblatt.html?nn=1465158

Liste förderfähiger Fahrzeuge:

- https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Fahrzeuglistung/elektromobilitaet_fahrzeuglistung_node.html



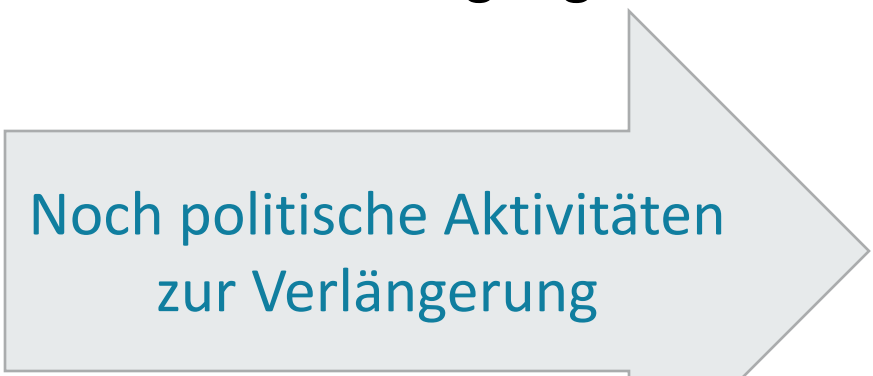
Nr.	Hersteller	Modell	BAFA-Nettolistenpreis (EUR)
1	Addax Motors	Addax MT15n	35450,00
2	Addax Motors	Addax MT15n (MJ 23)	36400,00
3	Addax Motors	Addax MT15x	36400,00
4	Addax Motors	Addax MT8 (MJ 23)	32650,00
5	Addax Motors	Addax MT8n	31900,00
6	Addax Motors	Addax MTN Chassis-Cabine	35450,00
7	Addax Motors	Addax MTX (MJ 23)	37650,00
8	Aiways	US Premium MY21	35336,00
9	Aiways	US Prime	38275,00

Quelle: Bafa

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Umweltbonus – Aus für gewerbliche Nutzer 31.8.2023!

- ⇒ Förderung über Umweltbonus nur noch bis 30.8.2023 für Gewerbe!
- ⇒ Sonderregelung für Kleingewerbe wurde nicht durch BMWK umgesetzt!
- ⇒ Insbesondere kein Ersatz für Pkw-Förderung für Gewerbe in Sicht!
- ⇒ Verbleibende Zeit aber noch nutzen!
- ⇒ Zulassung des Fahrzeugs muss bei Beantragung schon erfolgt sein!
- ⇒ Teils lange Lieferfristen!

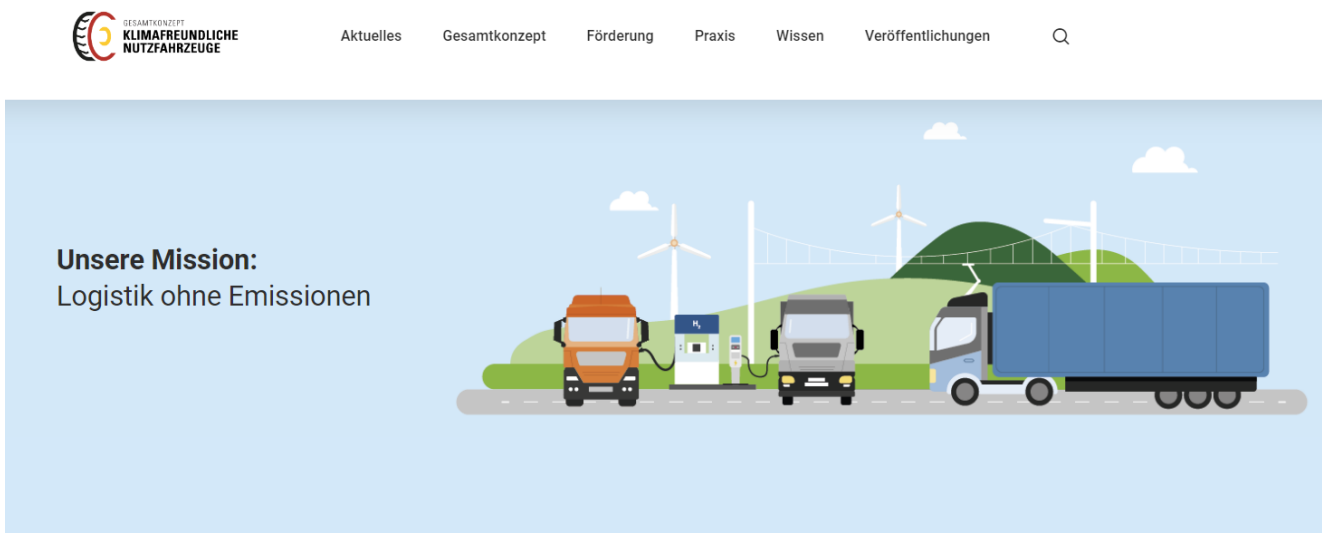


Noch politische Aktivitäten
zur Verlängerung

**Erfolgs-
aussichten?**

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Klimafreundliche Nutzfahrzeuge (BMDV)



- Förderung der Anschaffung von **Nutzfahrzeugen, Sonderfahrzeugen und umgerüsteten Dieselfahrzeugen** mit Batterie und Brennstoffzelle sowie Plug-In-Hybride und hybride Oberleitungsantriebe
- Beschaffung von betriebsnotwendiger **Tank- und Ladeinfrastruktur**
- Erstellung von **Machbarkeitsstudien**

Richtlinie „KsNI“ Vom 2. August 2021 [Link](#)

Quelle: BALM

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Klimafreundliche Nutzfahrzeuge (BMDV)

- Kfz zu 80 % der Mehrkosten förderfähig (Berechnungstool vorhanden.)
- Ladeinfrastruktur (80 % Gesamtausgaben).
- Unternehmen/Körperschaften förderfähig
- teils sehr kurzfristige Förderaufrufe
- Maßnahmebeginn erst nach Bewilligung!
- Zwischennachweis 3 Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides
- bei Nutzfahrzeugen 12 Monate Frist zur Verausgabung nach Bewilligung
- Kappungsgrenzen beachten!
- Einreichung über Easy Online Portal.
- Keine Kumulierung möglich !

	Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für Neufahrzeuge				Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für umgerüstete Diesel-Fahrzeuge (Umrüstung)	
EG-Fahrzeug-klasse und -zGG	Batterie*	Brennstoffzelle**	Oberleitungs-Verbrenner-Hybrid***	Plug-In-Hybrid	Batterie (Umrüstung)	Brennstoffzelle (Umrüstung)
N1 ≤ 3,5 t	25.000 Euro	90.000 Euro	-	-	-	-
N2 > 3,5 t bis 12 t						
bis 7,5t	100.000 Euro	200.000 Euro	-	-	90.000 Euro	190.000 Euro
bis 12t	200.000 Euro	300.000 Euro	-	-	190.000 Euro	290.000 Euro
N3 > 12 t						
< 20 t	350.000 Euro	450.000 Euro	120.000 Euro	100.000 Euro	330.000 Euro	430.000 Euro
20 bis 30 t	400.000 Euro	500.000 Euro	170.000 Euro	150.000 Euro	380.000 Euro	480.000 Euro
> 30 t	450.000 Euro	550.000 Euro	220.000 Euro	200.000 Euro	420.000 Euro	520.000 Euro

*gilt für reine Batterieelektrofahrzeuge und Oberleitungs-Batterieelektrofahrzeuge (OL-Batterie) gemäß § 2 Nr. 2 EMOG

**gilt für reine Brennstoffzellenfahrzeuge und Oberleitungs-Brennstoffzellenfahrzeuge (OL-Brennstoffzelle) gemäß § 2 Nr. 4 EMOG

*** gilt nur für Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeuge (OL-Verbrenner) gemäß § 2 Nr. 3 EMOG, Hybridisierung mit Batterie bzw. Brennstoffzelle gilt als reines Batterieelektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeug

Quelle: BALM und NOW

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Klimafreundliche Nutzfahrzeuge (BMDV)

Bisherige Förderaufrufe:

- Förderprogramm für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur 10.8.2021-27.9.2021
- Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur 29.06.2022 bis 24.08.2022
- Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von Machbarkeitsstudien 29.06.2022 bis 24.08.2022
- Sonderaufruf zur Antragseinreichung zur Förderung von klimaschonenden Sonderfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur 29.06.2022 bis 24.08.2022
- Klimafreundliche Nutzfahrzeuge - NOW GmbH (now-gmbh.de)

Bis zu vier Aufrufe im Jahr!
(unterschiedliche Schwerpunkte)
?? WANN KOMMT DER NÄCHSTE ??

Bei Interesse vorbereiten und mit „FAQ“ vertraut machen:

- https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de/wp-content/uploads/2023/05/20230508_FAQ-zum-2.FA-und-SA-KsNI.pdf

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Problem für KMU: Wettbewerb der Anträge!

Priorisierung nach erwarteter jährlicher CO₂-Einsparung je investiertem Fördereuro.

- die Investitionsmehrausgaben je beantragtes Fahrzeug im Vergleich zu einem konventionell angetriebenen Vergleichsfahrzeug,
- die erwartete elektrische Jahresfahrleistung des beantragten Fahrzeugs,
- das maximal zulässige Gesamtgewicht des beantragten Fahrzeugs,
- der Kraftstoffverbrauch des konventionellen Vergleichsfahrzeugs,
- der CO₂-Ausstoß je Liter Diesel, - die Antriebsart des beantragten Fahrzeugs

Mindestambitionsniveau (MAN)

- Die unterhalb des MAN liegenden Anträge werden von der Förderung ausgeschlossen.
- Unterhalb des MAN liegen Anträge, deren individuelle CO₂-Einsparungsquote pro Fördereuro (Ergebnis aus der Berechnung der Priorisierungsformel) unterhalb von aktuell 50 % des durchschnittlichen CO₂-Minderungspotenzials pro Fördereuro Förderaufruf liegt.

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Klimafreundliche Nutzfahrzeuge (BMDV)

Fazit:

- unregelmäßige Förderaufrufe
- wechselnde Förderbedingungen
- hoher bürokratischer Aufwand
- Wettbewerbsverfahren: Priorisierung von Anträgen mit hohem CO₂-Einsparpotenzial => Benachteiligung für das Handwerk
- Kauf erst nach Förderzusage!
- **Keine Fördergarantie! Trotz des großen Aufwandes!**

**Im Grundsatz gute Förderung mit hohen Fördersätzen.
De facto für das Handwerk aber schwer erreichbar.
Forderung nach KMU-gerechter Umsetzung!**

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Förderrichtlinie Elektromobilität (BMDV)

Ergänzung / Alternative zu KsNI?

- Förderaufruf für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur für Unternehmen und Vereine 10. März bis 08. Mai 2023 (Pkw, Leichtfahrzeuge (L2e, L5e, L6e und L7e)
- Projektträger Jülich (PtJ) ptj-evi2-emob@fz-juelich.de
- Förderung von 40 % der Investitionsmehrkosten
- Bonus bei KMU 10 %
- Fördermindestbetrag: 15.000 Euro
- Betrieb der Fahrzeuge muss mit 100 % erneuerbarer Energie erfolgen.
- Weitere Aufrufe sind geplant.
- Newsletterservice des NOW informiert [E-Mail-Service](#)



Fazit:

- auch Möglichkeiten für Pkw-Förderung
- aber geringere Fördersätze
- Herkunft der Richtlinie aus der Forschungsförderung
- hohe Ansprüche

Quelle: PtJ und NOW

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Exkurs: Lastenrad Förderung

Förderung der Bafa: [BAFA - E-Lastenfahrräder](#)

- Güter-Lastenräder für Unternehmen
- Förderfähig sind 25 % der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad bzw. Lastenanhänger mit E-Antrieb
- Antrag vor Erwerb des Lastenrades stellen.
- Projektbeschreibung ist nötig (Angaben zum Einsatzzweck der geplanten Maßnahme)



Zunehmend interessante Angebote für (innerstädtische) Betriebe mit kürzeren Wegen und begrenztem Ladevolumen (Fuhrparkergänzung)

Foto: Benke (Messe Zukunft Handwerk 2023)

3: Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Ladeinfrastruktur

- Aktuell keine passenden Bundesprogramme für „nicht öffentliche“ Ladeinfrastruktur
- KfW-Förderung ausgelaufen (900 Euro pro Ladepunkt):
[Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen \(441\) | KfW](#)
- <https://nationale-leitstelle.de/foerdern/>
- Förderungen für „öffentlich zugängliche „Ladeinfrastrukturen““
=> kaum ein Handwerksbetrieb hat dergleichen!
- Landesförderungen beachten!

**Mit neuen
Förderaufrufen
ist zu rechnen!**

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

Landesförderungen – Alternativen zu Bundesförderung?

Übersichten zu den vielfältigen Programmen

- Förderdatenbank des BALM: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.htm>
- Übersicht 1: <https://www.emobilserver.de/f%C3%B6rderprogramme-der-l%C3%A4nder.html#w%C3%A4hlen-sie-ein-bundesland-aus>
- Übersicht 2: <https://www.co2online.de/foerdermittel/foerderung-elektromobilitaet/>
- Förderungen zum Teil kumulierbar mit anderen Förderungen.
- Ergänzende Förderungen von Kommunen: z.B. München
- Häufig weniger bürokratisch und KMU-gerechter als BMDV-Programme.

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

Beispiel: Elektromobilität – Landesförderung: NRW

NRW-Förderung für Unternehmen ("PROGRES.NRW")

- Antragsberechtigte: Natürliche Personen als freiberuflich Tätige und Einzelunternehmen, Personengesellschaften, juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts
- Fördergegenstand: Kauf, Leasing, Langzeitmiete für BEV und Brennstoffzelle
- Fahrzeuge und Förderhöhe:

N1 mindestens 2,3 Tonnen:	Förderung: 8.000 Euro
N2 über 3,5 Tonnen bis 12 Tonnen:	Förderung: 8.000 Euro
- Kombinationsmöglichkeit der Förderung mit Herstelleranteil am Umweltbonus:
Unterstützung von bis zu **11.000 €** möglich. (?? Unklar, was ab September 2023 gilt ??)
- Laufzeit: Die Richtlinie tritt mit Wirkung vom 30. Juni 2024 außer Kraft. **!! Baldiger Antrag!!**
- **Weitere Informationen:**
<https://www.elektromobilitaet.nrw/unternehmen/foerderung-fuer-unternehmen/>

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

NRW - Förderung: Vorgehensweise

Vorgehen bei Inanspruchnahme der NRW-Förderung für Elektro-Nutzfahrzeuge

Informationen zu Elektrofahrzeugen einholen.

1. Informationen einholen

Angebot von Automobilhändler einholen, im Angebot ist folgendes zu berücksichtigen:

Kauf

Leasing

Umweltbonus Herstelleranteil:

Händlerrabatt vom Kaufpreis abhängig vom Nettolistenpreis:

- bis 40.000 €: 2.250 €
- ab 40.000 €: 1.500 €

Umweltbonus Herstelleranteil:

Händlerrabatt vom Kaufpreis abhängig vom Nettolistenpreis:

- bis 40.000 €: 2.250 €
- ab 40.000 €: 1.500 €

Berücksichtigung der NRW-Förderung ist beim Angebot nicht erforderlich (siehe Punkt 3.)

Leasingsonderzahlung i.H. der:

- NRW-Förderung

2. Händler-Angebot einholen

Antrag NRW-Förderung (bis 8.000 €):

Einreichen der Antragsformulare mit Angebot der Automobilhändler.
Verbindliche Bestellungen für Elektrofahrzeuge dürfen erst mit dem Erhalt des Zuwendungsbescheides getätigt werden!

3. Antragstellung NRW-Förderung

Verwendungsnachweis / Auszahlungsantrag:

Nach Erhalt des Zuwendungsbescheides ist der Verwendungsnachweis / Auszahlungsantrag auszufüllen. Nach Prüfung erfolgt die Auszahlung.

4. Verwendungsnachweis / Auszahlungsantrag ausfüllen

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

Berlin: „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO)

- **Antragsberechtigt:** KMU sowie selbstständig Tätige mit Sitz oder Betriebsstätte in Berlin, keine Einschränkung der Gewerbebranche/Branchen.

Förderfähig: Nutzfahrzeuge (N1, N2) (M1 nur bei Taxis)

- Fördersumme: 25% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Max. 15.000 EUR je Fahrzeug.
- Kombinationen mit Umweltbonus bis zum Auslaufen der gewerblichen Förderung im Umweltbonus zum 31.8.2023 möglich. F

Förderfähig: Versicherungs- bzw. zulassungspflichtige motorisierte Zweiräder (z.B. L1e, L3e, L4e, E-Roller, E-Mofas, E-Kleinkrafträder, S-Pedelecs)

- Fördersumme: 30 % der zuwendungsfähigen Kosten (max. 5000 Euro je Fahrzeug)

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

WELMO Elektromobilität Förderung Berlin

Förderfähig: Ladeinfrastruktur

- auf betrieblichen Flächen der Antragstellerin in Berlin
- Kauf oder Leasing von Normalladeinfrastruktur (AC) inkl. Netzanschluss bis 22 kW bis zu 50 % der Gesamtkosten, max. allerdings 2.500 EUR pro Ladepunkt.
- Kauf oder Leasing von Schnellladeinfrastruktur (DC) inkl. Netzanschluss ab 22 kW bis zu 50 % der Gesamtkosten, max. allerdings 30.000 EUR pro Ladepunkt.
- Netzanschlusskosten (zu Details bitte Förderseite konsultieren) <https://www.ibb-business-team.de/welmo/>



Quelle: IBB

4: Fördermöglichkeiten auf Landesebene

WELMO Elektromobilität Förderung Berlin

Förderfähig: Beratungsleistungen

Potenzialberatung

- Fahrzeuge
- Ladeinfrastruktur

Realisierungsberatung

- Fuhrparkintegration
- Mobilitätsbedarfe
- Netzanschluss
- Sektorenkopplung
- Versorgungssicherheit

Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO) – das Programm zur Förderung der gewerblichen E-Mobilität in Berlin

Mit dem Förderprogramm Wirtschaftsnahe Elektromobilität legt die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe) eine Maßnahme auf, die kleinen und mittleren Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft Anreize bietet, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzusteigen.

Die Bestimmungen des Landes Berlin zum Förderangebot Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO) finden Sie in der [Förderrichtlinie \(pdf\)](#).



Umfassende Beratungsleistungen und Zuschüsse zur Förderung der E-Mobilität in Berlin

Mit WELMO unterstützt das Land Berlin sowohl die [Beschaffung und das Leasing von gewerblich genutzten, elektrisch betriebenen Fahrzeugen](#) als auch die [Errichtung von stationärer Ladeinfrastruktur](#) im gewerblichen Umfeld.

Im Fokus der Fahrzeug-Förderung stehen Elektro-Nutzfahrzeuge, Klein- und Leichtfahrzeuge, E-Roller und E-Bikes (S-Pedelecs und Kleinkrafträder) mit reinem Batteriebetrieb und mit Brennstoffzellenantrieb (Fahrzeuge mit Plug-In-Hybridantrieb sind ab dem 02.12.2022 nicht mehr förderfähig). Pkw der Klasse M1 werden ausschließlich für Unternehmen mit einer gültigen Taxikonzession zur Nutzung als Taxi gefördert. Pkw der Klasse M1 und M2 werden zur Nutzung als E-Inklusionstaxi bezuschusst. Zudem wird die Umrüstung eines bereits angeschafften elektrisch betriebenen Pkw der Klasse M1 und M2 zum E-Inklusionstaxi gefördert.

Ergänzt wird die Berliner Elektromobilitätsförderung durch ein

Quelle: <https://www.ibb-business-team.de/welmo/>

5: Ausblick

Elektromobilität Ausblick Förderung

Einsatz für Verlängerung des
Umweltbonus für Gewerbe und
Verbesserung der KsNI-Förderung

?

Förderung gewerblicher Flotten
explizit im aktuellen
Klimaschutzprogrammen genannt

Hoffen auf bessere Förderung?
Oder eigene
Fuhrparkentwicklung unabhängig
davon planen?
Programme gezielt nutzen,
solange es noch Förderung gibt!

5: Ausblick

Aktivitäten zur Verbesserung der Förderlandschaft

- Forderung nach Fortbestand des Umweltbonus für gewerbliche Nutzer (BMWK)
 - KMU-gerechte Ausgestaltung „klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ (BMDV)
 - Aufruf an BMDV und BMWK zur Schaffung eines Gesamtkonzeptes zur Unterstützung gewerblicher Mobilität (von Lastenrad bis zum schweren Lkw)
Gezielte Flankierung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur (Betriebsgelände und öffentlicher Raum, einschließlich Schnelllader)
 - Entbürokratisierung der Programme
 - Planungssicherheit für Betrieb => keine kurzfristigen Förderaufrufe
- => noch befristete Flankierung der Transformation für KMU nötig
- => Berufung auf Aussagen im Klimaschutzprogramm

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



- Dr. Carsten Benke (Berlin)
- cbenke@online.de