

4 Kontaktdaten

Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH

Stefan Emmerich
stefan.emmerich@region-stuttgart.de
0711 22835-853

Energieagentur Landkreis Göppingen gGmbH

Dominik Seck
d.seck@landkreis-goeppingen.de
07161 65165-02

Energieagentur Kreis Böblingen gGmbH

Tatjana Lehmann
t.lehmann@ea-bb.de
07031 663-2356

Ludwigsburger Energieagentur LEA e. V.

Viktoria Schmidt
viktoria.schmidt@lea-lb.de
07141 68893-17

Energieagentur Rems-Murr gGmbH

Sabine Meurer
s.meurer@ea-rm.de
07151 975173-0

Energieberatungszentrum Stuttgart e. V.

Sandra Hummel
hummel@ebz-stuttgart.de
0711 6156555-0

Downloads der Leitfäden und weitere Informationen auf der Projekt-Website: www.photovoltaiik-bw.de
oder unter: <https://zukunftsenergien.region-stuttgart.de/>

5 Verweise

- Sutter, Jörg; DGS-Newsletter 19.10.2018 <http://www.dgs.de/index.php?id=3763&type=0#16217>
- <https://www.smarter-fahren.de/elektroauto-solarstrom-laden/> abgerufen am 07.01.2020
- Vortrag Dr. Gaul, Armin; innogy SE; 13. September 2018 Fachveranstaltung: „PV und Elektromobilität in der Praxis“; Düsseldorf <https://www.duesseldorf.de/saga/pv-und-elektromobilitaet-in-der-praxis.html>
- https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-789354265/1233495/1803_PV-Gewerbe_Infoblatt-2-Strom-Eigenverbrauch_web.pdf abgerufen am 07.01.2020
- Bildquelle: www.pixabay.com

Das Projekt:

Mit dem Aufbau der zwölf regionalen Netzwerke beschleunigt Baden-Württemberg den Photovoltaikausbau. Lokale Akteure werden durch die neu entstehenden Netzwerke zukünftig in ihren Maßnahmen und Aktivitäten unterstützt. Durch Informationen, Beratungen und regelmäßigen Erfahrungsaustausch sollen Hemmnisse des Photovoltaik-Zubaus überwunden werden. Alle Einwohner, Institutionen/ Organisationen und Unternehmen aus Baden-Württemberg sind herzlich eingeladen, Teil des Photovoltaik-Netzwerks ihrer Region zu werden und dieses mitzugestalten. Die landesweite Koordination der zwölf Photovoltaik-Netzwerke organisiert das Solar Cluster Baden-Württemberg e.V. und die Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA). Die Photovoltaik-Netzwerke sind eine Maßnahme der Solaroffensive des Landes Baden-Württemberg.

Ziele:

- Aktive Netzwerke etablieren, die den Ausbau der Photovoltaik in den Regionen Baden-Württembergs schnell und dauerhaft voranbringen
- Vielfältige Akteure motivieren, Teil der Photovoltaik-Netzwerke zu werden und diese mitzugestalten
- Vernetzung und Austausch zwischen den regionalen Photovoltaik-Akteuren fördern
- Photovoltaik wieder stärker in das Bewusstsein der Gesellschaft bringen
- Durch gute Beispiele Hemmnisse überwinden und Akteure für Solarenergie begeistern

PHOTOVOLTAIK-EIGENSTROM UND ELEKTROMOBILITÄT

© PriceM/Shutterstock.com



1 Ladestrom selbst erzeugt durch Photovoltaik

Eigenstromnutzung mit Hilfe einer Photovoltaikanlage lohnt sich. Wenn die Sonne scheint produziert Sie zuverlässig regenerativen Strom. Was Sie nicht selbst verbrauchen, speisen Sie ins öffentliche Netz ein. Wer die PV-Anlage nun mit einem Elektroauto verknüpft, profitiert doppelt: Er steigert den Eigenverbrauch seines Solarstroms und lädt sein E-Auto günstig mit der Kraft der Sonne. Vor ein paar Jahren noch war das Einspeisen von Solarstrom ein lukratives Geschäft für die Anlagenbetreiber – wegen der attraktiven staatlichen Einspeisevergütung. Heute lohnt sich das noch immer aber den Strom selbst zu nutzen lohnt sich mehr. Das liegt daran, dass selbst erzeugter Strom deutlich günstiger ist als zugekaufter Strom. Diese Ersparnis fällt höher aus als die Einspeisevergütung. Daher sollte der selbst erzeugte Strom immer auch zunächst selbst verwendet werden und nur die Überschüsse eingespeist werden. Die Modulpreise und die Investitionskosten einer PV-Anlage sind stetig gesunken,

Beispiel:

Ein Unternehmen zahlt 14 ct/kWh netto für aus dem Netz bezogenen Strom. Erhält aber für den eingespeisten Strom 10 ct/kWh. Das heißt, dass der Eigenverbrauch um 4 ct lukrativer ist.

was zur Folge hat, dass auch heute noch eine positive Rendite erzielt werden kann. Besonders dann, wenn der Eigenverbrauchsanteil hoch ist. Um den Autarkiegrad und damit den Eigenverbrauch zu erhöhen bietet sich die Nutzung für Wärmepumpen oder Elektromobile, an. Ein Batteriespeicher kann den Autarkiegrad ebenfalls erhöhen. Wirtschaftlich ist das dann, wenn der selbst erzeugte Strom besonders günstig, der zugekaufte Strom besonders teuer und die Einspeisevergütung gering ist. Das ist bei Anlagen denkbar die nach 20 Jahren keine EEG-Einspeisevergütung mehr bekommen, die keine EEG-Umlage oder Mehrwertsteuer auf den selbst verbrauchten Strom abführen müssen. Je mehr eigener Strom direkt verbraucht werden kann desto kleiner sollte die eingesetzte Batterie gewählt werden. Ein Umladen von Solarbatterie zu Autobatterie ist eher ungünstig.

• **Anlagen < 10 kWp:** Für Anlagen kleiner 10 kWp kann die EEG Umlage entfallen wenn der Eigenverbrauch kleiner 10 MWh / a ist. Dies muss durch Simulation nachgewiesen

werden. Für Anlagen < 7,69 kWp ist keine Simulation notwendig.

• **Anlagen > 10 kWp:** Bei Anlagen über 10 kWp muss auf jede selbst verbrauchte Kilowattstunde 40% der EEG-Umlage abgeführt werden (BNetzA für 2020: 2,7 ct). In obigem Beispiel wäre der Preisvorteil beim Eigenverbrauch also immer noch 1,3 ct. Für nicht selbst verbrauchten Strom erhält das Unternehmen eine fixe EEG - Einspeisevergütung oder eine Marktprämie für direkt vermarkteten Strom.

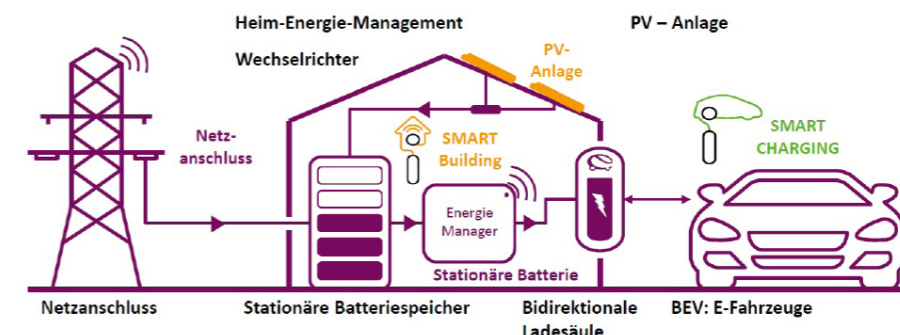
• **Anlagen > 100 kWp:** Bei Anlagen über 100 kWp wird eine Prämie nach dem Marktprämienmodell für den überschüssigen Strom verpflichtend. Der Strom wird in aller Regel von einem Direktvermarkter verkauft. Viele – aber nicht alle – Direktvermarkter haben das Ziel, den gesamten Strom zu verkaufen und lassen deshalb keinen Eigenverbrauch zu. Die Direktvermarktung erzielt derzeit vor allem bei Anlagen ohne ausgeprägten Mittagspeak (Ost/West – Anlagen) einen Vorteil gegenüber der fixen EEG-Vergütung.

Wieso sich jetzt ein Elektroauto mit PV-Anlage lohnt?

Der Staat unterstützt den Umstieg mit einer Elektroauto-Prämie von 6.000 € (Kaufpreis unter 40.000 €) und belohnt das obendrein mit einer Steuerbefreiung. Der Eigenverbrauch bei einer PV-Anlage ohne Solarbatterie beträgt im privaten Haushalt in der Regel bis zu 30% – abhängig vor allem vom Verbrauchsverhalten, der Anlagengröße und den elektrischen Verbrauchern.

Heutige Elektromobile brauchen im Durchschnitt zwischen 13 und 20 kWh/ 100 km. Das entspricht dem Energiegehalt von etwa 1,3 - 2 Litern Benzin. Beim derzeitigen Strompreis von annähernd 30 ct/ kWh, kosten 100 Kilometer im E-Auto beim Tanken an der eigenen Steckdose also gerade einmal 4 - 6 €.

Zum Vergleich: Im Benziner müssen Sie für diese Strecke mit ca. 9 € rechnen. Wer sein Elektroauto intelligent mit dem Überschussstrom aus der eigenen PV-Anlage tankt, spart sogar noch mehr. Bei Gestehungskosten von ungefähr 10 ct für jede eigenerzeugte kWh Solarstrom kosten 100 Kilometer dann nur noch 1,30 - 2,00 €.



Schematische Darstellung des zukünftigen Zusammenspiels von PV-Anlage, Speicher und Ladesäule

2 Ladeinfrastruktur schaffen - aber wie?

Die meisten Fahrzeuge werden noch immer zu Hause geladen, meistens immer dann wenn das Auto zu Hause ist. Dafür kann entweder eine smarte Wallbox eine einfache Schuko-Steckdose mit zusätzlicher Absicherung genutzt werden. Wichtig ist, dass so oft wie möglich und langsam geladen wird damit die Ladeleistung in etwa der momentanen Überschussleistung der PV-Anlage entspricht.

Nur auf besonderen Wunsch sollte die volle Ladeleistung mit zugekaufter Strom freigeschaltet werden. Im Einfamilienhaus ist das einfach zu realisieren, hingegen stellt der Einbau im bestehenden Mehrfamilienhaus, bei Mietsgebäuden oder in Unternehmen oftmals ein vielschichtiges Problem dar. Der Einbau von Wallboxen, z.B. in einer größeren Tiefgarage, ist zwar keine bauliche Änderung aber:

Vorsicht bei nicht eindeutigen Besitzverhältnissen

Ein – juristisch – komplexer Fall ist, der Einbau von Ladesäulen in der Tiefgarage bspw. einer Wohn-Eigentümergeinschaft dennoch. Hier wird in der Praxis von einer Modernisierungsmaßnahme ausgegangen, die dann mit 75%-Zustimmung der Eigentümergemeinschaft umgesetzt werden kann. Die Lösung sollte mit einer Netzüberwachung und einem Lademanagement ausgestattet sein, so dass sichergestellt werden kann, dass keine Überlastung auftritt. Wird es eng im Netz, wird die Ladeleistung heruntergeregelt – der Stromverbrauch der Haushalte oder anderen Mitmietern hat Vorrang.

Juristische Schwachstelle: Definition des Letztverbrauchers des Ladestroms

- Verschiedene Gesetze = verschiedene Definitionen. Im Energiewirtschaftsgesetz ist die Ladesäule der

Letztverbraucher, im EEG ist es das Fahrzeug bzw. der Fahrer. Das spielt bei der Frage nach Eigenverbrauch oder Stromsteuerpflicht eine wichtige Rolle.

Gerade für Firmenparkplätze ist zuerst ein Konzept gefragt, das die Anzahl, Ladeleistungen und Platzierung der Ladepunkte berücksichtigen muss.

3 Wie kommt der Sonnenstrom ins Auto?

Außer der PV-Anlage, dem Auto benötigen Sie noch eine Übertragungsstation. Idealerweise ist das eine smarte Wallbox, die sich via PC, Tablet oder Smartphone steuern lässt und z.B. Zählerdaten der PV-Anlage oder Speicher ausliest. Eine smarte Ladesäule bspw. optimiert den Strombezug auf einen optimalen Eigenverbrauch hin. Ein Daten-Logger in Verbindung mit einer Schuko-Steckdose könnte diese Funktion auch übernehmen. Außerdem lassen sich Wallboxen in Smart-Home-Systeme integrieren und sind damit die Voraussetzung für ein intelligentes Lastmanagement. Zukünftig z.B. für bidirektionales Laden – wenn das Haus das Auto „anzapfen“ darf.

Beispiel:

Die smarte Ladesäule könnte ihr Auto nachts, wenn es in der Garage steht, mit dem gespeicherten Strom aufladen. Das funktioniert auch tagsüber – aber nur, wenn Sie genug Überschuss im Speicher haben.