STROM STATT DIESEL

⟶ Wie sich E-Mobilität rechnet

AUTOR:
Harald Depta, Berater und Geschäftsführer Energiefahrer

DARUM GEHT'S:
Elektromobilität rechnet sich in der Bio-Landwirtschaft selten allein, sondern im Zusammenspiel mit Verarbeitung, Vermarktung und eigener Solarstromerzeugung. Worauf es ankommt, zeigen Beispiele aus der Praxis.

Diesel kennt jeder. Literpreis, Tankanzeige, Reichweite sind bekannte Maßeinheiten. Die Kilowattstunde hingegen ist für die meisten nur eine Zahl auf der Stromrechnung. Dabei steckt in ihr eine große Chance: Wer Strom selbst erzeugt, verwandelt Dachfläche und Hofgelände in eine zweite Einnahmequelle. Sie kann für den eigenen Fuhrpark genutzt werden, macht vom Dieselpreis unabhängig und ist teils sogar steuerbegünstigt. Drei Betriebe zeigen, wie sie E-Mobilität in die Praxis umgesetzt haben: ein Käsereibetrieb mit eigener Verarbeitung, der Gemüse- und Kartoffelhof mit Anschluss an eine Erzeugergemeinschaft und der Hofladen mit Selbstabholung vor Ort.

⟶ Steuervorteile clever kombinieren

- E-Fahrzeug, Produktion und eigene Photovoltaikanlage lassen sich steuerlich verzahnen, die genaue Ausgestaltung sollte immer mit der Steuerberatung abgestimmt werden.
- Bis zu 75 Prozent Sofortabschreibung auf E-Fahrzeuge im Kaufjahr, gültig für Käufe bis Ende 2027.
- Photovoltaikanlage und Speicher im selben Zeitraum ebenfalls degressiv abschreibbar, in Kombination mit weiteren Sonderabschreibungen bis zu 55 Prozent Gesamtentlastung im ersten Jahr möglich.
- Stromsteuer auf Strom für die Produktion, zum Beispiel Kühlung oder Verarbeitung, teilweise rückerstattungsfähig, Antrag jährlich beim Hauptzollamt. Wichtig: Ladestrom fürs Fahrzeug ist gesetzlich ausgeschlossen und muss über einen eigenen Zähler separat erfasst werden.

FOTO: IMAGO

Fördermöglichkeiten im Überblick – Bio-Lieferbetriebe

Unterzeile

FÖRDERART	Zielgruppe	HÖHE / UMFANG	VORAUSSETZUNG/FRIST	EBENE
Sonderabschreibung E-Fahrzeug	Unternehmen	75 Prozent im Anschaffungsjahr, danach degressiv	Kauf zwischen Mitte 2025 und Ende 2027, bis 100.000 EUR Anschaffungspreis	Bund
Kfz-Steuerbefreiung	Unternehmen und Privat	Bis zu 10 Jahre steuerfrei	Neuzulassung bis spätestens 2035	Bund
THG-Quote Fahrzeug	Unternehmen und Privat	ca. 300 Euro pro Fahrzeug und Jahr	Jährlicher Verkauf, Anbieter vergleichen	Bund
THG-Quote Ladesäule	Betreiber öffentlicher Ladepunkte	Zusätzlich zur Fahrzeug-Quote	Öffentliche Zugänglichkeit, Registrierung Bundesnetzagentur	Bund
Stromsteuerrückerstattung	Produzierendes Gewerbe, Land-/Forstwirtschaft	Rückerstattung auf EU-Mindestsatz, nur für Produktion/Verarbeitung, ab 250 EUR Entlastung/Jahr	Gilt nicht für Ladestrom von Fahrzeugen (§ 9b Abs. 1 S. 4 StromStG), separater Zähler nötig, jährlicher Antrag beim Hauptzollamt	Bund
Ladeinfrastruktur Unternehmen	Transport-/Landwirtschaftsbetriebe	Bis zu 50 Prozent der Kosten, je nach Land	Landesprogramm, Antragstellung vor Beauftragung	Land
Agrarinvestitionsförderung (AFP)	Landwirtschaftliche Betriebe	20 bis 40 % Zuschuss	Diversifizierung/Direktvermarktung, länderspezifisch	Land
Bundesprogramm Energieeffizienz Landwirtschaft	Landwirtschaft, Gartenbau	20 % Zuschuss	Fördermittel 2026 für elektrische Landmaschinen ausgeschöpft, Antragsstopp seit März 2026, Wiedereröffnung voraussichtlich 4. Quartal 2026	Bund

STAND AUGUST 2026, ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR, VOR ANTRAGSTELLUNG AKTUELLEN STAND BEI LANDWIRTSCHAFTSKAMMER ODER STEUERBERATUNG PRÜFEN. KAUFPRÄMIE FÜR PRIVATPERSONEN (BIS 6.000 EUR) BEWUSST NICHT AUFGEFÜHRT, DA FÜR UNTERNEHMEN NICHT ANTRAGSBERECHTIGT.

QUELLE: ENERGIEFAHRER bioland-Fachmagazin

Status quo bestimmen

Die drei Betriebe haben völlig unterschiedliche Fahrprofile, und genau das entscheidet über die richtige Lösung. Der Käsereibetrieb fährt täglich kurze Strecken zu Hofladen und Wochenmarkt, meist mit Kühlware. Der Gemüse- und Kartoffelhof liefert größere Mengen an eine Erzeugergemeinschaft oder einen regionalen Großhändler. Er hat weniger Fahrten, aber mit deutlich mehr Gewicht. Der Hofladen selbst liefert kaum aus, hier steht die eigene Ladeinfrastruktur für Kundschaft und Personal im Vordergrund. Kühlware zieht zusätzlich Strom und senkt die Reichweite. Die reale Winterreichweite liegt meist 20 bis 30 Prozent unter der Herstellerangabe.

Für den Käsereibetrieb reicht für die tägliche Auslieferung oft schon ein E-PKW mit Kühlbox oder ein kleiner E-Transporter, die Strecken sind kurz, die Mengen überschaubar. Der Gemüse- und Kartoffelhof braucht für größere Mengen einen Lkw oder zumindest einen Kastenwagen mit hoher Nutzlast. Hier lohnt sich der Umstieg wegen der gefahrenen Tonnage besonders. Der Hofladen wiederum profitiert weniger vom Fahrzeugwechsel als von der eigenen Ladesäule, mit der auch Kundschaft und Angestellte laden können, während sie einkaufen oder arbeiten. Ein Angebot, das beim Umwelt-Image des Betriebs sichtbar mitzählt.

Was der Umstieg kostet

Ein E-Fahrzeug kostet in der Anschaffung je nach Modell grob 20 bis 40 Prozent mehr als das Diesel-Pendant, ausgeglichen teilweise über Sonderabschreibung und niedrigere Betriebskosten. Dazu kommt die Ladeinfrastruktur: Eine Wallbox inklusive Installation kostet gewerblich realistisch 1.500 bis 6.000 Euro pro Ladepunkt, je nach Leistungsklasse. Reicht der Netzanschluss nicht für mehrere gleichzeitig ladende Fahrzeuge, kommt ein Netzausbau dazu, Kosten sehr standortabhängig, ein frühes Gespräch mit dem Netzbetreiber lohnt sich.

Auf der Betriebskostenseite ist der Unterschied dagegen deutlich zugunsten des E-Antriebs. Ob Pkw, Transporter oder kleiner Lkw – eigener Solarstrom schlägt Diesel über die gesamte Haltedauer klar (siehe Tabelle Kostenvergleich). Ein E-Antrieb hat zudem weniger Verschleiß-

Kostenvergleich Antriebsarten – PKW, Transporter, kleiner Lkw

Kosten je 100 km und pro Jahr, Annahme 20.000 km Jahresfahrleistung je Fahrzeug

FAHRZEUGKLASSE/ANTRIEB	VERBRAUCH JE 100 km	KOSTEN JE 100 km (EUR)	KOSTEN PRO JAHR (EUR)
PKW/Kombi – Diesel	6 l / 100 km	13,20	2.640
PKW/Kombi – Strom (Netz)	18 kWh / 100 km	5,40	1.080
PKW/Kombi – Strom (eigene PV)	18 kWh / 100 km	1,71	342
Transporter bis 3,5 t – Diesel	8 l / 100 km	17,60	3.520
Transporter bis 3,5 t – Strom (Netz)	25 kWh / 100 km	7,50	1.500
Transporter bis 3,5 t – Strom (eigene PV)	25 kWh / 100 km	2,38	475
Kleiner Lkw (7,5 t) – Diesel	20 l / 100 km	44,00	8.800
Kleiner Lkw (7,5 t) – Strom (Netz)	80 kWh / 100 km	24,00	4.800
Kleiner Lkw (7,5 t) – Strom (eigene PV)	80 kWh / 100 km	7,60	1.520

HINWEIS: WERTE FÜR DEN KLEINEN LKW SIND RICHTWERTE AUF BASIS VERFÜGBARER PRAXISDATEN FÜR LEICHTE E-LKW, STARK MODELL- UND BELADUNGSABHÄNGIG.

QUELLE: ENERGIEFAHRER bioland-Fachmagazin

Ladesäule als Nebenverdienst

- Wer seine Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich macht, kann zusätzliche Einnahmen erzielen, die formalen Voraussetzungen sollten vorher geprüft werden.
- Die Treibhausgasminderungsquote für eine öffentliche Ladesäule lässt sich zusätzlich zur Quote der eigenen Fahrzeuge verkaufen, auch wenn das eigene Fahrzeug dort lädt.
- Voraussetzung ist echte, uneingeschränkte Öffentlichkeit sowie Registrierung im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur, bei geringer Auslastung lohnt sich der Aufwand kaum.
- Seit Juni 2026 ist zusätzlich der Stromverkauf an Nachbarn oder verbundene Betriebsteile über das neue Energy Sharing möglich, Details unbedingt mit Steuerberatung und Netzbetreiber klären.

teile und damit niedrigere Wartungskosten.

Förderung im Überblick

Für Betriebe zählen vor allem drei Hebel: die Sonderabschreibung von 75 Prozent im Anschaffungsjahr für reine E-Fahrzeuge, die Kfz-Steuerbefreiung von bis zu 10 Jahren, und der jährliche Verkauf der Treibhausgasminderungsquote. Dazu kommen Landesprogramme für Ladeinfrastruktur und das Agrarinvestitionsförderungsprogramm für Diversifizierung und Direktvermarktung (siehe Grafik). Für den Käsereibetrieb lohnt sich zusätzlich die Stromsteuerrückerstattung für die Produktion. Käseherstellung ist ein energieintensiver, dauerhaft laufender Prozess. Landwirtschaftliche Verarbeitungsbetriebe holen sich den dafür bezogenen Netzstrom jährlich beim Hauptzollamt teilweise zurück.

Wichtig: Der Ladestrom fürs Fahrzeug ist davon gesetzlich ausgeschlossen. Er muss über einen eigenen Zähler separat erfasst und beim Antrag herausgerechnet werden. Ob sich für die eigene Photovoltaikanlage zusätzlich die Direktvermarktung von Stromüberschuss lohnt, hängt von Anlagengröße, Verbrauchsprofil und individuellen Steuerfragen ab. Das gehört in die persönliche Planung mit Steuerberatung. Die viel beworbene neue Kaufprämie von bis zu 6.000 Euro gilt nur für Privatpersonen, nicht für Betriebe.

Weiterführende Adressen

- Förderdatenbank des Bundes, zentrale Übersicht über Bundes- und Länderprogramme: www.foerderdatenbank.de
- Zoll-Portal, für den Antrag auf Stromsteuerentlastung: www.zoll.de
- Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe, Bundesprogramm Energieeffizienz Landwirtschaft und Gartenbau: www.energieeffizienz.fnr.de
- Zuständige Landwirtschaftskammer des jeweiligen Bundeslandes, für das Agrarinvestitionsförderungsprogramm und regionale Auskünfte
- Bundesnetzagentur und Ladesäulenregister für die Registrierung öffentlicher Ladepunkte

PV-Anlage clever nutzen

Viele Höfe haben längst eine Photovoltaikanlage, hier lohnt zuerst der Blick aufs eigene Dach, nicht die Neuanschaffung. Läuft die EEG-Vergütung noch, wird das E-Fahrzeug zum idealen Großverbraucher für mehr Eigenverbrauch statt günstiger Einspeisung.

Besonders für ältere Anlagen wichtig: Läuft die 20-jährige EEG-Förderung aus, allein dieses Jahr betrifft das über 66.000 Anlagen bundesweit, bedeutet das nicht automatisch Rückbau. Die Anlage darf mit gesetzlicher Anschlussvergütung weiterlaufen oder technisch unkompliziert auf Eigenverbrauch umgestellt werden. Eine gut funktionierende Ü20-Anlage plus E-Fahrzeug als Großverbraucher macht den Weiterbetrieb oft wirtschaftlicher als Rückbau, eine Fachprüfung durch eine Elektrofachkraft vorab ist trotzdem sinnvoll.

Stolperfallen vermeiden

Vor der Investition sollte der Netzanschluss am Hof geprüft werden – besonders beim Käsereibetrieb, wo Verarbeitung und Ladeinfrastruktur gleichzeitig Strom ziehen. Eine frühzeitige Abstimmung mit dem Netzbetreiber erspart spätere Überraschungen. Lieferzeiten für Fahrzeuge sind aktuell teils lang, das muss eingeplant sein, ebenso wie die realistische Reichweite statt Herstellerangabe, besonders im Winter und mit Kühlaggregat.

Auch die Belegschaft zählt: Mitarbeitende von außerhalb können an ein bis zwei zusätzlichen Ladepunkten laden. Das ist ein Standortvorteil bei der Personalgewinnung, ganz ohne eigenes Betriebsfahrzeug.

Harald Depta berät zu Photovoltaik, Elektromobilität und Fuhrpark

FOTO: XXX, PRIVAT, BIOLAND

Wer wie der Hofladen seine Ladeinfrastruktur zusätzlich öffentlich zugänglich macht, kann sogar einen kleinen Nebenverdienst erschließen (zweiter Infokasten).

Bidirektionales Laden wird für Betriebe interessanter: Seit 2026 gibt es dafür eine verbindliche Norm. Die Rückspeisung von Fahrzeugstrom in den Hofbetrieb funktioniert bereits zuverlässig – das ist als Puffer bei Stromausfall für den Käsereibetrieb relevant. Elektrifizierung endet zudem nicht beim Lieferfahrzeug: Beim Gemüse- und Kartoffelhof sind elektrische Hoflader längst Praxis und bereits oft unter drei Jahren amortisiert. Die Energiekosten befinden sich bis zu 80 Prozent unter Diesel.

Ob Käsereibetrieb, Gemüse- und Kartoffelhof oder Hofladen, der Umstieg auf E-Mobilität ist kein Alles-oder-nichts. Wer mit einem Fahrzeug beginnt und die eigene Photovoltaikanlage mitdenkt, merkt schnell: Die Kilowattstunde vom eigenen Dach ist die günstigste Antriebsenergie, die ein Betrieb heute bekommen kann. Und sichtbar dazu, ein Pluspunkt fürs Image bei der eigenen Kundschaft. Die Förderlandschaft ist in Bewegung, vor jeder Antragstellung lohnt es sich deshalb, den aktuellen Stand bei Landwirtschaftskammer oder Steuerberatung zu erfragen. ←

Weitere Infos und Kontakt:
www.energiefahrer.de