

Kraftfahrzeugkennzeichen „E“ für Elektrofahrzeug-Nutzervorteile

Von Dr. Ing. Gotthard Schulte Tigges

Diskussionsbeitrag zur Einführungsstrategie von Elektrofahrzeugen vor dem Hintergrund der Nationalen Plattform Elektromobilität und zur Unterstützung des Schaufensterprogramms Elektromobilität

Ausgangssituation

Die Bundesregierung will bewirken, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Das Schaufensterprogramm Elektromobilität hat ein erheblich gekürztes Budget aus dem Energie- und Klimafonds aufgrund fehlender Einnahmen aus dem Emissionshandel.

Die gesetzliche Pflichtaufgabe nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) führte bei zur Lärmerfassung in Berlin von Jan. bis Feb. 2013 zu knapp 3.000 Beiträgen und 10.000 Bewertungen für „Leises Berlin“, wobei 84% die gesundheitsbelastenden Lärmemissionen des Straßenverkehrs betrafen.

Ziel

Kaufmotivation für Elektrofahrzeuge stärken, um damit eine zügige Verdrängung von Verbrennungsmotoren in lärm- und abgasbelasteten Lebensräumen zu erreichen. Hierzu ist es dringend geboten, das Image der Fahrzeugtypen zu verändern.

Lösung

B-RD 2013E

Eindeutige, herstellerunabhängige Erkennbarkeit der Elektrofahrzeuge durch „E“ im Kfz-Kennzeichen. Dies ist mit nationalem Recht möglich, analog zu den historischen Autos mit „H“ im Nummernschild, denen das Fahren in Umweltzonen trotz hoher Schadstoffemissionen erlaubt ist. Eine Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge im europäischen Rahmen mit einer „blauen Plakette“ ist außerdem und zusätzlich möglich.

Die „E“-Nummernschilder werten das Image als „leise“, „umweltbewusst“ und „klimaschonend“ auf, und sind für die automatische Kontrolle der Nutzervorteile geeignet.

Nutzervorteile als Einführungsstrategie erhöhen Kaufbereitschaft und Akzeptanz. Städte und Kommunen gewinnen dadurch Gestaltungsspielraum für ihre regionalen Verkehrsproblemlösungen.

Ein Missbrauch der Nutzervorteile durch Verbrennungs-Kfz kann sofort durch jeden Bürger erkannt werden. Automatische Kameras können durch Detektieren der Kennzeichen z. B. Einfahrsperrn freischalten oder Missbrauch von Nutzervorteilen zwecks Ahndung erfassen.

Kriterien

Kriterien sind zu erarbeiten unter denen das „E“ vergeben wird, wobei

- Effizienter Elektroantrieb,
- Erneuerbarer Energiebezug und
- Energie-NetZRückspeisung

entsprechend zu bewerten sind.

Nutzervorteile

Elektrofahrzeuge müssen zumindest im Stadtverkehr klare Vorteile gegenüber Verbrennungs-Kfz haben:

- z. B. auf 10 Jahre befristete Mitbenutzung der Busspuren bzw.
- Sonderspurnutzung (s. Anlage: Energiekonzept Berlin „Umweltspur“)
- kostenfreie / kostenreduzierte Parkplätze
- (zeitliche) Sperrung von Straßen, Lieferzonen, Wohngebieten für Verbrennungs-Kfz
- Tempo-30-Zonen nur für Verbrennungs-Kfz in lärmsensiblen Bereichen

Anwender

In Ballungsräumen wird ein hoher Anteil des Wirtschafts- und berufsbedingten Verkehrs in PKWs realisiert, wobei die Fahrer einen Teil der Arbeitszeit in Staus verbringen.

Höhere Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge werden durch verringerte Personalkosten ausgeglichen, weil die Mitbenutzung der Busspur durch E-Fahrzeuge für Botendienste, Apothekenbelieferung, Hauspflege-dienste, Handwerker, Behördenfahrten wie Bauaufsicht etc. wirtschaftlicher ist.

Wirkung

Diese Markteinführungsstrategie wirkt zudem auf die Produktentwicklung der Automobilkonzerne, da hiermit höherer Absatz von mit „E“ kennzeichenbaren Fahrzeugen zu erwarten ist und regionale Restriktionen für Verbrennungskraftfahrzeuge ein weiteres Verkaufsrisiko darstellen.

Gerechtigkeit / Legitimation

Mit Erneuerbaren Energien geladene Elektrofahrzeuge haben einige Nachteile (z.B. höherer Anschaffungspreis, geringere Reichweite, längere „Tankzeiten“ etc.), die den Betreiber oder Nutzer betreffen.

Die Allgemeinheit hingegen genießt einen erhöhten Nutzen (geringere Schallemissionen, vermiedener CO₂- und Schadstoffausstoß, Verminderung der Ölimport-Abhängigkeit, etc.)

Die von der Gesellschaft einräumten Nutzervorteile führen zu einem gerechten Ausgleich, ohne mit der politisch gewollten Elektrofahrzeug-Anschaffung alle Steuerzahler zu belasten.

Imagebeispiel

Bei der Einführung des Katalysators hat Opel als erster Hersteller alle Fahrzeuge mit Kat ausgerüstet, um ein „Dreckschleuder-Image“ zu vermeiden. Dieser Strategie ist damals kurz danach Mercedes gefolgt.

Autor

Dr. Gotthard Schulte-Tigges, Lübecker Str. 21, 10559 Berlin
Tel. 030-21 75 12 31, Gotthard@Schulte-Tigges.net

ANLAGE

Abgeordnetenhaus von Berlin - 12. Wahlperiode Drucksache 12/5194

ENERGIEKONZEPT BERLIN

Berlin muß dazu beitragen, dass die drohende Klimakatastrophe vermieden wird. Deshalb setzt der Senat einen Schwerpunkt der Umwelt- und Energiepolitik auf die Entwicklung und Umsetzung einer umfassenden Klimaschutzstrategie. Dazu ist das Energiekonzept erarbeitet worden.

Auszug

3.6 Aktionsplan Verkehr

3.6.2.2 Modellversuch „Umweltspur“ als Weiterentwicklung der Busspuren

Die Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe wird in Verbindung den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umweltschutz und für

Wirtschaft und Technologie prüfen, ob im Rahmen eines befristeten Modellversuches auch besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen des Personen- und Güterverkehrs die Benutzung bestimmter Sonderfahrstreifen für besonders emissionsarme Kfz unter bestimmten verkehrlichen Voraussetzungen gestattet werden kann. Dies setzt jedoch eine Änderung des geltenden Straßenverkehrsrechtes auf Bundesebene voraus, um die sich der Senat bemühen wird. Als „besonders umweltfreundliche Fahrzeuge“ sollen nicht Fahrzeuge mit 3-Wege-Kat gelten, sondern Fahrzeuge mit deutlich geringerem CO₂-Ausstoß - primärenergetisch bewertet - und geringem Schadstoffausstoß (z.B. entsprechend der kalifornischen Ultra-Low-Emission-Vehicle-Norm).

Berlin, den 16. Januar 1995

Der Senat von Berlin

Die Diskussion ist eröffnet

Der vorstehende Beitrag von Dr. Ing. Gotthard Schulte-Tigges war von ihm selbst als „Diskussionsbeitrag“ bezeichnet worden. Unmittelbar nach Erhalt des eigentlichen Beitrages kamen die ersten Kommentare, und wir möchten die Diskussion hier beginnen.

Auf den Einwand, dass die Zero-Plakette, ähnlich den üblichen grünen Umwelt-Plaketten, diese E-Kennung unnötig erscheinen lassen, antwortete Gotthard so:

Die unauffällige "Zero"-Plakette die nur vorne klein auf der Scheibe klebt wird kaum wahrnehmbar zum Imagewandel beitragen, denn der Normalbürger kann bei den verschiedenen Fahrzeugtypen die E-Fahrzeuge kaum unterscheiden.

Eine Marketinganalyse hatte festgestellt, das es ein Fehler von VW war, den Lupo 3 Liter farblich und äußerlich identisch mit dem normalen Lupo zu vertreiben, denn es ist wohl so dass die Meisten, die mehr Geld für eine Sache ausgeben, auch einen deutlich wahrnehmbaren Unterschied sehen wollen. Mit den wenigen Idealisten bekommt man kaum große Projekte angeschoben.

Der Imagewandel ist ein herausragender Punkt, denn sonst würden nicht so viele Käufer Unsummen für ein Allrad oder sonstiges drauflegen, was sie in Realität nicht brauchen. Mir geht es um die Psychologie der Wahrnehmung: Wenn in der Stadt an jeder teuren Verbrennungskarosse ein E-Fahrzeug legitim im Stau vorbeifahren darf, ändert dieses Wertigkeiten in den Köpfen.

Ich glaube, manche von euch haken sich hier an der Mitbenutzung der Busspur fest. Wenn diese als Einführungsstrategie befristet mitbenutzt werden darf, ist von jedem Bürger zur Legitimation eine herstellerunabhängige leichte Erkennbarkeit, sowohl von vorne als auch von hinten, erforderlich.

Jetzt mal zu den Zahlen allein in Berlin:

Berlin hat z. Zt. 3,96 Mio. Einwohner und 324 Kfz/1000 Einwohner d.h. 1,28 Mio Kfz. Wenn 2% der Kfz in 2020 E-Fahrzeuge wären kämen in Berlin 25.600 E-Fahrzeuge zusammen. Hier gibt es z.Zt. 7.600 Taxen, die die Busspuren nicht überbelegen. Da E-Fahrzeuge mit Sicherheit unter 1/4 der Kilometerleistung von Taxen fahren, käme dann ein E-Fahrzeug pro Taxi.

Dieses bedeutet keinen Transportleistungseinbuße auf der Busspur. Einer Erweiterung des Busspurnetzes (Umweltspurnetzes) wäre auch mit weniger Widerstand durchzusetzen. In meinen Augen ist auch eine Busspur ein asphaltierter Nichtlebensraum.

Es ist ganz gezielt als befristete Einführungsstrategie angedacht. Danach könnte man die Busspur nur noch für die dann hoffentlich häufigeren E-Taxen freigeben.

Es wäre doch sehr begrüßenswert, wenn Menschen sich kein Kfz anschaffen und bei Einkäufen, Transporten, etc Multicity E- Car-Sharing

nutzen. Bei Nutzervorteilen würden viele das E- Car-Sharing auch einem anderen Car-Sharing vorziehen.

Ich will auf keinen Fall das Kfz dadurch grundsätzlich stärken sondern denke als zielorientierter Strategie. Das Auto ist nicht wegzudenken, sondern in der Menge zu reduzieren und in der Antriebstechnik so schnell wie möglich auf elektrisch zu ändern.

Die Busspur stellt auch nur eine von vielen möglichen Nutzervorteilen dar. Steuervorteile oder Subventionen zur Anschaffung von E-Fahrzeugen lehne ich ab, da dieses Geld gerade im Sozialem- und Bildungs-Bereich dringend benötigt wird.

Meinen Beitrag habe ich auch DISKUSSIONSBEITRAG titulierte und ich hoffe über unterschiedliche Meinungen zu Lösungen zu kommen.

Ein Kommentar vom Geschäftsführer Uwe Hasselberg von der Meyer & Meyer Holding GmbH & Co KG, der die Belieferung mit E-Lastwagen praktiziert:

Meinen Ausführungen zum Thema "Busspur" konnten Sie auf der Konferenz gestern persönlich folgen. Hinsichtlich des "E-Kennzeichens" kann ich nur sagen, dass ich das fuer eine gute Idee und eine sinnvolle Massnahme halte und mich freuen wuerde, wenn sich diese Initiative realisiert.

Hier noch eine Rückmeldung von Herrn Niedermeier vom ADAC:

Vielen Dank für Ihre Zuschrift. Die Diskussion, wie Elektrofahrzeuge gekennzeichnet werden können läuft schon, Ihren interessanten Vorschlag, dies über das Kennzeichen zu realisieren, halte ich auf den ersten Blick durchaus für machbar. Da Sie den Entwurf an die einschlägigen Ministerien schon geschickt haben, werden wir sicher davon hören - und wohlwollend beurteilen (was zumindest die Form der Kennzeichnung betrifft; einige von Ihnen angesprochenen Nutzervorteile wie Sperrung von Straßen und Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen können wir dagegen nicht folgen).

Und weiter heißt es von Gotthard Schulte-Tigges:

Von vielen anderen Personen bekam ich positive Resonanz, u.a. diesen Kommentar:

Bundesweit, ja möglicherweise europaweit, also als EU-Vorgabe, halte ich die Einführung eines E-Kennzeichens für den Imagewandel von zentraler Bedeutung. Ich habe vernommen, das auch Feuerwehren eine klarere Kennzeichnung sowohl von Elektro- aus auch von gasbetriebenen Fahrzeugen wünschen, um bei Unfällen entsprechend gezielter reagieren zu können. Auch hier wäre die Kennung auf den Kennzeichen hilfreich, da auch nach einem Unfall meist noch ein Kennzeichen unversehrt ist.

Bei Interesse kann - evtl. bei den Leserbriefen - die Diskussion in dieser Zeitschrift gerne weitergeführt werden.