

# Kraftfahrzeugkennzeichen „E“ für Elektrofahrzeug-Nutzervorteile

## Diskussion zur Einführungsstrategie von Elektrofahrzeugen

GOTTHARD SCHULTE-TIGGES



Mit rund einem Viertel des Energieverbrauchs ist die Mobilität ein entscheidender Sektor bei der Frage nach 100% Versorgung aus erneuerbaren Energien.

Die Speicherkapazität von Elektrofahrzeugen ist bei der typischen Pkw-Nutzung mit 1 Stunde pro Tag nicht nur eine Frage des Nutzerkomforts, sondern vor allem als Stromnetzkomponente interessant, weil sie bis zu 23 Stunden am Netz ist. In ihrer Gesamtheit kann die „Park-zeug-flotte“ eine wertvolle Synergie ergeben, da sie Erzeugungsspitzen speichern und sogar Lastspitzen im Netz aus den Batterien ausgleichen kann. Auf die Rahmenbedingungen kommt es an!

### Ausgangssituation

- Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 erreichen, dass auf deutschen Straßen mindestens 1 Million Elektrofahrzeuge fahren (d.h. ca. 2% der 52 Mio. Kfz).
- Von den Autoherstellern werden nach Aussage des VDA-Präsidenten 15 weitere neue Elektroauto-Modelle in 2013 / 2014 auf den Markt kommen.
- In einer „Trendstudie Elektromobilität 2013“ glauben nur noch 6% der befragten

Experten an die Erreichbarkeit des 1-Million-Ziels.

- Die gesetzliche Pflichtaufgabe nach §47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) führte in Berlin Anfang 2013 bei einer Lärmerfassung zu über 3.000 Bürgerbeiträgen und 10.000 Bewertungen für „Leises Berlin“, wobei der überwiegende Teil die gesundheitsbelastenden Lärmemissionen des Straßenverkehrs betrafen.
- Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich im Oktober 2012 mit dem Thema Elektromobilität beschäftigt. Dabei wurden auch Fragen von Nutzervorteilen, beispielsweise einem kostenlosen oder zumindest kostenreduzierten Parken, und einer besonderen Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen erörtert. Die Länder waren sich einig, dass hier die Bundesregierung entsprechende bundeseinheitliche Regelungen schaffen sollte. Das Bundesverkehrsministerium ist gebeten worden, auf der Herbstsitzung 2013 über den Fortgang der Angelegenheit zu berichten. Diskussionsstand ist „eine Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge mit Hilfe einer der ‚Feinstaubplakette‘ analogen ‚Elektrofahrzeug-Plakette‘“.
- Es ist noch nicht endgültig geklärt, wie die gesetzliche Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen festgelegt wird.

## ■ KRAFTFAHRZEUGKENNZEICHEN „E“ FÜR ELEKTROFAHRZEUG-NUTZERVORTEILE

### Ziel

Erhöhung der Kaufmotivation für Elektrofahrzeuge, um eine zügige Verdrängung von Verbrennungsmotoren besonders in lärm- und abgasbelasteten Lebensräumen zu erreichen, sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Hierzu ist es dringend geboten, das Image der Fahrzeugtypen zu verändern.

### Lösung

Eindeutige, herstellerunabhängige Erkennbarkeit der Elektrofahrzeuge durch „E“ im Kfz-Kennzeichen. Dies ist mit nationalem Recht möglich, analog zu den über 30 Jahre alten historischen Autos mit „H“ im Nummernschild, denen das Fahren in Umweltzonen trotz hoher Schadstoffemissionen erlaubt ist. Eine zukünftige Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge im europäischen Rahmen mit einer „blauen Umweltplakette“ ist außerdem möglich. (Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder am 06./ 07. 04. 2011 in Potsdam) Nutzervorteile als Einführungsstrategie für Elektrofahrzeuge erhöhen Kaufbereitschaft, Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit.

Städte und Kommunen gewinnen dadurch Gestaltungsspielraum für ihre regionalen Verkehrsproblemlösungen. Ein Missbrauch der Nutzervorteile durch Verbrennungs-Kfz kann sofort von jeder Person erkannt werden. Automatische Kameras können durch Detektieren der Kennzeichen z. B. Einfahrsperrern freischalten oder Missbrauch von Nutzervorteilen zwecks Ahndung erfassen. Bei Wechselkennzeichen bleibt nur das „E“ dauerhaft mit dem Elektrofahrzeug verbunden. Die „E“-Nummernschilder werten das Image als „leise“, „umweltbewusst“ und „klimaschonend“ auf, und sind für die automatische Kontrolle der gesetzlich geregelten Nutzervorteile geeignet. Zudem helfen diese bei Unfällen den Rettungskräften, die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, denn im Gegensatz zu anderen Kennzeichnungsvarianten bleibt bei nahezu jedem

Unfall doch mindestens eines der Nummernschilder lesbar.

### Kriterien

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

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

entsprechend zu bewerten sind.

### Nutzervorteile für E-Fahrzeuge

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

- kostenfreie / kostenreduzierte Parkplätze / Ladetankstellen
- Ausnahme von der lärmbedingten Tempo-30-Regelung, d.h. Tempo 30 gilt nur für Verbrennungs-Kfz in lärmsensiblen Bereichen, ähnlich der Sperrung für Motorräder
- (zeitliche) Sperrung von Straßen, Lieferzonen und Wohngebieten für Verbrennungs-Kfz
- befristete Sonderspurnutzung auf „Busspuren“, z. B. auf 10 Jahre, die in einer späteren Phase dann nur noch für E-Taxis und E-Carsharing-Fahrzeuge gilt. E-Carsharing-Fahrzeuge könnten als kostengünstige „Selbstfahrer-Taxis“ den Verzicht auf ein eigenes Kfz mit der Wirkung der Verringerung des ruhenden Verkehrs bewirken.

### Anwender

In Ballungsräumen wird ein hoher Anteil des Wirtschafts- und berufsbedingten Verkehrs in PKW realisiert, wobei die Fahrer einen Teil der Arbeitszeit in Staus verbringen. Die höheren Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge werden durch verringerte Personalkosten ausgeglichen, weil die Mitbenutzung der Busspur für Botendienste, Apothekenbelieferung, Hauspflegedienste, Handwerker, Behördenfahrten usw. wertvolle Arbeitszeit einspart.

Nutzervorteile werden auch die private Nachfrage nach E-Autos bei Carsharing- und Mietwagen-Unternehmen erhöhen.

Beispielsweise würden 2020 in Berlin 25.600 Elektrofahrzeuge zu den 7.600 Taxen hinzukommen. Allerdings würde dies keine Behinderung des Öffentlichen Nahverkehrs hervorrufen, denn bei 1/3 der Tageskilometer eines Taxis bedeutete das im Mittel nur ein Elektrofahrzeug pro Taxi zusätzlich auf der Busspur.

### Gerechtigkeit / Legitimation

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

Die Allgemeinheit hingegen genießt einen erhöhten Nutzen (geringere Schallemissionen, vermiedener CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß, Verminderung der Ölimport-Abhängigkeit, usw.)

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

### Wirkung

Diese Markteinführungsstrategie wirkt auch auf die Produktentwicklung der Automobilkonzerne, da hiermit ein höherer Absatz von „E“-Fahrzeugen zu erwarten ist und regionale Einschränkungen für Verbrennungskraftfahrzeuge ein weiteres Verkaufsrisiko darstellen. Zudem kann eine höhere Akzeptanz zur Erweiterung des Busspuren-Netzes erreicht werden. Elektrofahrzeuge fahren legitim z.B. auf Sonderspuren an teuren Verbrennung-Kfz vorbei, die derzeit noch einen hohen Imagewert haben, was Veränderungen des Images anstößt.

### Imagebeispiele

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 auch Mercedes gefolgt.

Porsche vermittelt jetzt ein Öko-Stromangebot aus ausschließlich erneuerbaren Energien als logische Ergänzung zur Markteinführung des neuen Porsche Panamera Plug-in-Hybrid wird am 03.05.2013 berichtet.

VW und Lichtblick wollen den Energiemarkt revolutionieren: Nach SPIEGEL-ONLINE-Informationen vom 29.05.2013 planen die Konzerne einen Feldversuch, in dem Elektroautos zum Kombi-Speicher werden. Parkende Fahrzeuge sollen bei Engpässen Strom ins Netz speisen - und für ihre Besitzer bares Geld verdienen.

Wünschenswert wäre, dass weitere Konzerne folgen.

### Resümee und Perspektive

Beim Deutschen Regierungsprogramm Elektromobilität stehen technische und wirtschaftliche Aspekte der Einführung von Elektrofahrzeugen im Vordergrund. Auch Nutzervorteile sind angedacht. Hiermit werden technische Schalter (z.B. Lade-Infrastruktur) und wirtschaftliche Schalter (z.B. Steuerbefreiung) bedient.

Das von jeder Person leicht erkennbare Kraftfahrzeugkennzeichen „E“ fördert die Wahrnehmung von E-Fahrzeugen und deren Nutzen sowie den Aufbau des Imagewerts, der noch gesteigert wird, wenn die Erteilung des „E“-Kennzeichens den Strombezug aus Erneuerbaren Energien zur Voraussetzung hat. Dies hilft beim Kaufentscheid und der Nutzung, den „Schalter in den Köpfen“ in Richtung E-Fahrzeug umzulegen.



*Dr. Gotthard Schulte-Tigges, Mitbegründer des Bundesverbandes Solare Mobilität e.V. (BSM) und des Bundesverbandes Erneuerbare Energie e.V. (BEE) sowie Organisator von Solarmobilwettbewerben und -ausstellungen.*

*Kontakt: Gotthard@Schulte-Tigges.net*