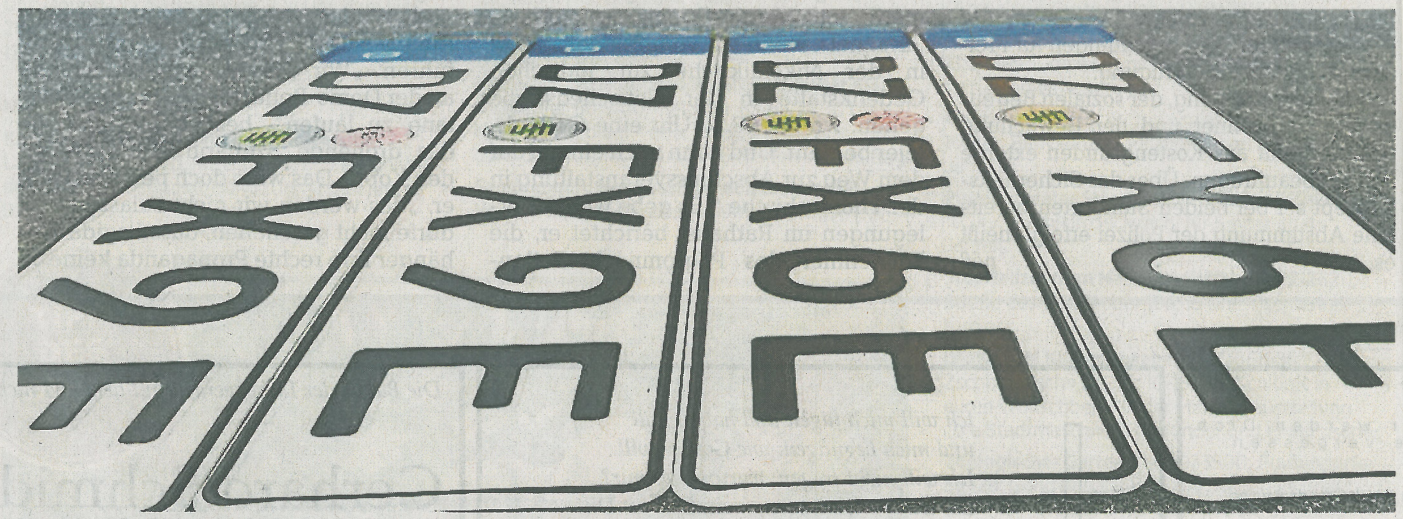
Neue E-Kennzeichen sind Ladenhüter

Die Wirkung des Elektromobilitätsgesetzes verpufft / Es fehlen Anreize zur Anschaffung eines E-Autos

VON KLAUS STAEUBERT



Die neuen E-Kennzeichen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Foto: Fox-Courier

Seit zweieinhalb Wochen geben die Zulassungsstellen Sonderkennzeichen für Elektroautos aus. Die Nummernschilder mit dem Zusatz „E" sind Teil eines Maßnahmenpakets der Bundesregierung, um die Akzeptanz von E-Fahrzeugen in der Bevölkerung zu verbessern. Doch die Nachfrage nach ihnen ist mehr als gering.

„In Leipzig wurden bislang zwei E-Kennzeichen ausgegeben", sagte gestern der Sprecher des Kraftfahrtbundesamtes in Flensburg, Stephan Immen, auf LVZ-Anfrage. Kein Wunder, denn von den damit verbundenen Privilegien, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) vollmundig ankündigte, können die Autobesitzer an der Pleiße nur träumen.

Als einer der Ersten ging Klaus-Dieter Bugiel in die Spur. In seinem Fuhrpark hat der Geschäftsführer von Fox-Courier Leipzig zwei Stromer am Start. In der Zulassungsstelle des Landkreises Nordsachsen wusste man zunächst zwar nichts mit seinem Wechselwunsch anzufangen, das Gesetz war einfach noch zu neu und die Bearbeitungssoftware in der Behörde nicht angepasst. „Doch nach dreieinhalb Stunden und Ausgaben von 200 Euro hatten wir dann die Schilder", berichtet der 54-Jährige, dessen Firma in Leipzig viele Kunden bedient.

Im Neuen Rathaus fragte er sogleich nach den Vorteilen, die er nun gegenüber den Haltern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren haben würde. Die Antwort war ernüchternd: keine. Dabei klang das bei Bundesverkehrsminister Dobrindt noch ganz anders, als dieser am 26. September die Änderungsverordnung zum Elektromobilitätsgesetz in Kraft setzte. „Das Nummernschild ist Teil unseres Maßnahmenpakets", sagte der CSU-Politiker. „Dazu gehören zum Beispiel die Befreiung der E-Fahrzeuge von der Kfz-Steuer und Privilegien auf Sonderfahrspuren sowie kostenfreie Parkplätze." Das Gesetz gebe den Kommunen die Möglichkeit, unbürokratisch und flexibel E-Autos im Straßenverkehr zu bevorzugen. Bugiel nahm den Minister beim Wort – und wurde bitter enttäuscht.

Die Stadt Leipzig, die sich stets als Vorreiter bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen und Hauptstadt der E-Mobilität in spe präsentiert, hat auch gar nicht vor, derartige Privilegien einzuführen. „Parkbevorrechtigungen für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen über die vorhandenen Ladestationen hinaus gibt es derzeit nicht. Eine Einführung ist bislang noch nicht vorgesehen", hieß es gestern aus den Dezernaten Bau und Wirtschaft. Die Behörden verwiesen auf die 25 eingerichteten Mobilitätsstationen, die den öffentlichen Personennahverkehr, motorisierten Individualverkehr und Radverkehr verknüpfen, mit ihren jeweils zwei zum Laden der Autobatterien reservierten Stellplätze. Darüber hinaus gebe es drei Ladestationen in der Stadt, fünf weitere mit jeweils zwei Stellplätzen seien in der City und am Hauptbahnhof geplant. Dennoch soll das Thema auf einem Beteiligungsforum der E-Allianz am 2. November, bei dem Verwaltung, Politik, führende Mobilitätsdienstleister und Unternehmerschaft in der Kongreßhalle am Zoo zusammenkommen, erörtert werden. Marcell Kuhl, der kleine und mittelständische Firmen in Sachen E-Mobilität berät, versteht nicht, warum sich die Stadt Leipzig bei der Elektromobilität so hartleibig zeigt. Dabei hätte die Kommune allen Grund, aktiv zu werden. „Seit Jahren verletzt Leipzig die Feinstaub-Grenzwerte", sagt der 38-Jährige. Mit einer Sonderstellung von Elektrofahrzeugen, beispielsweise was die Einfahrt in die Innenstadt betrifft, könnte sie regulierend wirken.

Doch so verpufft in Leipzig einmal mehr, was eigentlich Anreiz sein sollte, um den Umstieg vom Verbrennungsmotor auf umweltfreundlichere Stromer zu beschleunigen. Bugiels Fazit nach zwei Wochen mit dem E-Kennzeichen: „Ich habe damit nur Zeit vertrödelt und Geld in den Sand gesetzt."