

Blaue Plakette, Feinstaub, Fahrverbote und Co – Die wichtigsten Fragen und Antworten

Stand: Mai 2017

Was genau ist das Problem bei den Emissionen?

Bei den derzeitigen Emissionen machen nicht mehr nur der Feinstaub (PM10), sondern vielmehr die Stickstoffdioxide (NOx) das Problem. Hier gelten europaweite Normen, die einzuhalten sind. Die aktuellen Grenzwerte gelten bereits seit 2014, wurden aber bisher nicht eingehalten. Dagegen klagen betroffene Anwohner in Stuttgart, aber auch die Deutsche Umwelthilfe (DUH).

Was schreiben die Abgasnormen der EU für Kraftfahrzeuge vor?

Die derzeit und künftig gültigen Abgasstufen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (EURO-Stufe 5 und 6) sind in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 veröffentlicht. Die NOx-Grenzwerte sind in mg/km angegeben. Sie sagen also, wieviel Milligramm Stickstoffdioxid pro Kilometer Fahrstrecke des KfZ ausgestoßen werden darf. In der Stufe 5 betragen sie 60 mg/km für Ottomotor- sowie 180 mg/km für Dieselmotor-Fahrzeuge. In der Stufe 6 (ab 2014) belaufen sie auf 60 mg/km bzw. 80 mg/km.

Wo sollen die Fahrverbote gelten? Nur in Stuttgart?

Die ab 2018 vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen sollen im Stuttgarter Talkessel, in Feuerbach sowie in Teilen von Zuffenhausen gelten. Hier sind zwei Klagen anhängig: eine betrifft den Bereich am Neckartor und wird von Anwohnern angestrengt, die andere Klage bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet.

Warum sollen die Fahrverbote eingeführt werden?

Beide o.g. Klagen werden gegen das Land Baden-Württemberg angestrengt und verlangen die Fortschreibung der Luftreinhaltepläne zur Einhaltung der Emissionsgrenzen. Bei der ersten Klage ist es im Jahr 2016 zu einem Vergleich zwischen den Anwohnern und dem Land Baden-Württemberg gekommen. Darin hat sich die Landesregierung verpflichtet, einen Maßnahmenkatalog vorzuschlagen, der darauf angelegt ist, ab 01.01.2018 die Verkehrsbelastung an der Messstelle Neckartor um 20% zu senken. Unter diesen Maßnahmen fallen sowohl die Fahrverbote an besonders Schadstoff belasteten Tagen als auch die Einführung einer Blauen Plakette auf Bundesebene. Das Land ist also rechtlich dazu verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, welche liegt ihr freilich frei.

Drohen weitere Verbote in anderen Städten?

Der geltende Grenzwert bei Stickstoffdioxid liegt bei 40 mg/m³ (Luft) im Jahresmittel. Diese Werte wurden im Jahr 2016 in neun baden-württembergischen Städten überschritten: in Freiburg, Heilbronn, Ludwigsburg, Mannheim, Reutlingen, Stuttgart, Tübingen sowie in Leonberg und Schramberg. Auch hier könnten weitere verschärfte Maßnahmen drohen, sollten die Emissionswerte über der erlaubten Grenze verharren.

Was ist die Blaue Plakette?

Die Blaue Plakette soll alle Diesel-KfZ kennzeichnen, die die EURO-6-Norm einhalten. Ferner alle Benziner ab der EURO-3-Norm. Diese Maßnahme muss jedoch auf Bundesebene beschlossen werden. Hierzu müssten Bundestag und Bundesrat mit einer Mehrheit darüber abstimmen. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat beschlossen, eine Initiative zur Einführung einer Blauen Plakette auf Bundesebene zu starten.

Gibt es Ausnahmen für Handwerker?

Derzeit sind die Verkehrsbeschränkungen (Einfahrverbote, Blaue Plakette etc.) noch in der Konzeptions- und Prüfungsphase. Es ist aber vorgesehen, dass es für Lieferverkehr (Handwerker mit eingeschlossen) Ausnahmen gibt. Wie diese ausgestaltet und umgesetzt werden, ist derzeit noch in Diskussion. Vor allem aber ist noch unklar, wie lange diese Ausnahmen gelten sollen. Hier liegt unser Augenmerk insbesondere darauf, dass die Investitionszyklen im Handwerk zu berücksichtigen sind.

Was passiert mit meinen alten EURO-4- oder EURO-5-Diesel-Fahrzeugen?

Sollte die Blaue Plakette und der Besitz einer solchen als Kriterium für die Durchfahrt in schwer belasteten Bereichen kommen, dann bedeutet dies ein Einfahrverbot für Autos mit allen anderen Plaketten.

Kann ich meinen EURO-4- oder EURO-5-Diesel-Fahrzeug aufrüsten?

Derzeit gibt es keine marktreife technologische Lösung, um Fahrzeuge aufzurüsten. Es gibt zwar verschiedene Meldungen, wonach die Zulieferindustrie an solchen Aufrüstmöglichkeiten für Dieselfahrzeuge arbeitet, diese sind aber noch nicht marktreif. Sollten solche Lösungen kommen, dann wird dies auch sicherlich mit Mehrkosten verbunden sein, die noch nicht zu beziffern sind.