

... so sieht's die CDH

► Schnapsidee blaue Plakette

CDH gegen zusätzliche Verkehrsbeschränkungen in Umweltzonen

Der (Un-)Geist ist aus der Flasche. In manchen Kommunen wird laut über die Einführung einer „blauen Plakette“ nachgedacht. Bereits Mitte April dieses Jahres haben sich die Landesumweltminister mit dem Bundesumweltministerium geeinigt, die Einführung einer blauen Plakette zu ermöglichen, um die Einfahrerlaubnis in städtische Umweltzonen bzw. bestimmte Teile dieser Umweltzonen weiter zu beschränken.

Hintergrund ist die Not betroffener Kommunen, denen Umweltschützer und betroffene Bürger auf dem Rechtswege wegen permanenter Überschreitung EU-rechtlich vorgeschriebener Grenzwerte, nicht nur für Feinstaub, sondern insbesondere auch für Stickoxide, im Nacken sitzen.

Fast reflexhaft reagieren viele betroffene Kommunalpolitiker und Umweltpolitiker in Bund und Ländern mit der Forderung nahezu alle dieselbetriebenen Pkw und den größten Teil der Nutzfahrzeuge mit Dieselantrieb aus den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen städtischen Gebieten auszusperren. Beschlossen ist bisher aber zum Glück noch nichts und so ist auch noch nicht klar, ob wirklich schon – wie bereits vereinzelt in der Presse zu lesen – ab Jahresbeginn 2017 mit Verschärfungen von Einfahrtbedingungen in Umweltzonen bzw. Teile von diesen zu rechnen ist und welche Fahrzeuge letztlich betroffen sein werden. Laut Bundesumweltministerium ist aber nicht vor 2019 mit ersten Fahrverboten, die über die heutigen Beschränkungen hinausgehen, zu rechnen.

In der Presse war allerdings auch zu lesen, dass künftige Ein- und Durchfahrbeschränkungen für alle Dieselfahrzeuge erwogen werden, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen und für alle Benziner mit weniger als Schadstoffklasse Euro 3. Dabei muss man sich vergegenwärtigen, dass Euro 6 für schwere Nutzfahrzeuge seit Jahresbeginn 2013, für Pkw aber erst seit September 2014 und für leichte Nutzfahrzeuge sogar erst seit September 2015 zwingend vorgeschrieben ist. Laut Kraftfahrtbundesamt wären derzeit von knapp 14 Millionen Diesel-Pkw etwa 13,5 Millionen von den jetzt diskutierten Fahrverboten betroffen, da nur weniger als eine halbe Million Diesel-Pkw bereits die Euro 6-Norm erfüllen. Etwa 97 Prozent aller Diesel-Pkw würden also von den Fahrverboten erfasst und bei den leichten Nutzfahrzeugen wäre der Anteil sogar noch höher.

Damit würden die Kommunen die von den Segnungen einer blauen Plakette erfassten städtischen Areale gründlich lahmlegen. In Bayern und speziell in München bereite man sich bereits auf den Ausnahmezustand vor, so der Focus auf seiner Internetseite. Handwerksverbände konstatieren ein faktisches Berufsverbot für Ihre Mitglieder in den betroffenen Stadtteilen. Das gälte dort aber, wie die obigen Zahlen zeigen, für die allermeisten Erwerbspersonen, die beruflich auf die Nutzung eines Pkw oder Transporters angewiesen sind. Denn ge-

rade gewerblich genutzte Fahrzeuge besitzen aus Kostengründen üblicherweise Dieselmotoren, auch die Pkw von Handelsvertretern.

Aber auch Eigentümer betroffener Dieselfahrzeuge, die damit nicht beruflich in von Schadstoffgrenzwertüberschreitungen betroffene Stadtlagen fahren müssen, hätten einen spürbaren wirtschaftlichen Nachteil durch den steigenden Wertverlust ihrer Fahrzeuge.

Fazit: Man diskutiert derzeit für übermäßig schadstoffbelastete Innenstadtlagen die Einführung der blauen Plakette um EU-Grenzwerte einzuhalten, ohne daran zu denken, dass dies faktische Berufsverbote und eine Teilenteignung von den Eigentümern fast aller Dieselfahrzeuge zur Folge hätte. Übrigens eine prima Methode um die Ablehnung der EU bei den betroffenen Bürgern zu befeuern. Will man beides vermeiden, sollte man sich von der Idee der blauen Plakette schleunigst verabschieden. Der einzige wirklich erfolgversprechende Weg um die Schadstoffbelastung in Innenstädten zu senken, ist die langwierige und mühsame Verbesserung des ÖPNV, und die Förderung der Möglichkeiten des Radverkehrs und der Elektromobilität.

Berlin, 11. Juli 2016