

## Was bedeutet die Blaue Plakette für Autofahrerinnen und Autofahrer?

### I. Aktuelle Situation in deutschen Städten

Nach wie vor herrscht in zahlreichen Städten eine zu hohe Belastung mit Stickoxiden (NO<sub>x</sub>). Stickoxide schädigen die menschliche Gesundheit und sind eine Vorläufersubstanz für Ozon. Besonders gefährlich ist Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), für das EU-weit ein Grenzwert gilt. Hauptquelle für NO<sub>2</sub> in Städten ist der motorisierte Straßenverkehr mit Dieselfahrzeugen. Während durch die Einführung von Umweltzonen seit 2008 vor allem die Feinstaub-Belastung zurückgegangen ist, hat sich die Belastungssituation bei Stickoxiden kaum geändert. Der Grund: die Kriterien für die Zuteilung der farbigen Plaketten rot, gelb und grün zur Einfahrt in Umweltzonen basieren allein auf den geltenden Fahrzeugabgasgrenzwerten für den Partikel-Ausstoß, der NO<sub>x</sub>-Grenzwert spielt hier bislang keine Rolle.

### II. Warum müssen Städte konsequenter handeln? Mögliche Maßnahmen für saubere Luft.

Städte stehen unter dem Druck, die Luftschadstoffgrenzwerte einzuhalten, die zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit 2005 eingeführt wurden und nach einer Übergangsphase seit 2010 in der EU mit der sogenannten Luftqualitätsrichtlinie verbindlich gelten. Dafür wird nicht der Schadausstoß aus den Auspuffanlagen gemessen, sondern die Qualität bzw. der Schadstoffgehalt unserer Atemluft. Städte, deren Luft nicht die Anforderungen erfüllen, müssen Maßnahmen ergreifen, mit denen die Belastung auf das geforderte Maß verringert werden kann. Erste deutsche Gerichte urteilen inzwischen, dass Städte auch Fahrverbote in Betracht ziehen müssen, als sofortige und deutlich wirksame Maßnahme. Darüber hinaus hat das Land Baden-Württemberg bereits für Stuttgart als erste Stadt Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ab Januar 2018 beschlossen. Dies zeigt deutlich den Handlungsdruck im Verkehrsbereich.

Mit der Einführung einer blauen Plakette kann das Instrument Umweltzone wirksam erweitert werden. Denn wird die blaue Plakette an Fahrzeuge vergeben, welche die Ansprüche an die grüne Plakette erfüllen und darüber hinaus auch auf der Straße einen niedrigen Stickoxidausstoß haben, erhalten Städte die Möglichkeit, die Zufahrt gezielt für Fahrzeuge mit hohem Partikel- als auch Stickoxidausstoß zu beschränken.

Die Städte sollten aber auch frei entscheiden können, ob sie eine blaue Plakette einführen. Je nach Belastungssituation können auch andere Maßnahmen helfen. Beispielhaft ist die verstärkte Förderung des ÖPNV oder der Ausbau der Fahrradmobilität mit mehr Radwegen und -abstellanlagen. All diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Menschen für den Umstieg auf umweltschonendere Verkehrsmittel zu begeistern, denn dadurch kann ein wesentlicher Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden.

### **III. Ab wann wird die blaue Plakette gelten und welche Fahrzeuge sind betroffen?**

Die Blaue Plakette wird mittlerweile nicht nur von mehreren Bundesländern gefordert, auch der Deutsche Städtetag und die IG Metall sehen darin ein geeignetes Instrument, um die Belastung in den Städten zu verringern. Das Bundesumweltministerium hatte zwischenzeitlich bereits damit begonnen, die gesetzliche Grundlage für eine blaue Plakette vorzubereiten. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt blockiert allerdings bis heute dessen Umsetzung. Somit ist noch nicht klar, welche Kriterien genau für die Erteilung der blauen Plakette gelten sollen und ab wann diese eingeführt werden soll. Daher wäre es auch unseriös, jetzt schon eine Aussage dazu zu treffen, wie viele Fahrzeuge betroffen sein könnten. Klar ist bisher, im Wesentlichen betrifft es die Dieselfahrzeuge.

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes sollte die blaue Plakette nur an Autos vergeben werden, die niedrige Schadstoffwerte im Realbetrieb garantieren und nicht nur auf dem Papier. Diese Forderung ergibt sich eindeutig aus dem betrügerischen Verhalten der Autoindustrie. So stoßen heute selbst moderne Euro 6-Dieselfahrzeuge auf der Straße im Schnitt fünf Mal mehr NO<sub>x</sub> aus als erlaubt, und weisen damit in einigen Fällen sogar höhere Emissionswerte auf als Euro 5-Diesel. Im Übrigen: wären die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte nicht nur auf dem Prüfstand sondern auch in der Realität eingehalten worden, wären die NO<sub>x</sub>-Werte in der Atemluft in den letzten Jahren gesunken und zwar annähernd so, wie in Emissionsprognosen angenommen. Dementsprechend könnte heute auf die Einführung der Blauen Plakette verzichtet werden.

Der überwiegende Anteil von Fahrzeugen mit Ottomotor hingegen ist nicht betroffen, da Benziner und Gasfahrzeuge bereits ab der Euro 3-Norm besonders niedrige Partikel- und Stickoxidwerte aufweisen. Ausgenommen sind jedoch die Direkteinspritzer, die immer noch ein Problem bei besonders kleinen Partikeln haben.

Letztendlich ist bei der Einführung der blauen Plakette auch damit zu rechnen, dass die Städte, wie bei den bisherigen Umweltzonen, Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen festlegen werden.

### **IV. Verantwortung für funktionierende Technik liegt bei Herstellern!**

Verbraucher, die in gutem Glauben einen Diesel-Pkw gekauft haben, dürfen nachträglich nicht bestraft werden – so der VCD.

Doch neben der in den USA festgestellten Abschaltvorrichtung bei Volkswagen-Modellen häufen sich Meldungen über Abschalt- bzw. Runterregelungsautomatismen, die einsetzen, wenn die Außentemperaturen über oder unter dem Fenster der Prüfstandsmessungen liegen, wenn bestimmte Motordrehzahlen oder Geschwindigkeiten erreicht werden. Zurzeit ist nicht klar, ob und inwieweit durch ein Auswechseln der Software und besserem Einstellen der Abgastechnik akzeptable Emissionen erreicht werden können.

Der VCD spricht sich bzgl. der aktuellen Trickereien dafür aus, dass Hersteller die entsprechende Software so ändern, dass die Abgasreinigung vor allem im städtischen Verkehr effektiv arbeitet. Zusätzlich müssen die Hersteller müssen aktiv für eine Nachrüstlösung sorgen. (s.u. V.1.)

## V. Was können betroffene Fahrzeughalter tun?

Deutet sich an, welche Städte die blaue Plakette einführen und ab wann sie für welche Teilbereiche und Straßen gelten soll, haben betroffene Fahrzeughalter mehrere Möglichkeiten:

### V. 1. Nachrüstlösungen

Um den Partikelausstoß wirksam zu verringern, gibt es bereits seit langem die Möglichkeit, ältere Dieselfahrzeuge mit einem Partikelfilter nachzurüsten – sowohl für Pkw als auch Lkw. So erhalten bspw. nachgerüstete Diesel-Pkw der Euro 3-Norm eine grüne Plakette.

Für die Stickoxidreduzierung gibt es bereits Nachrüstlösungen für Lkw und Busse, für Pkw sind sie noch in der Entwicklung. Erste Prototypen sind vielversprechend: Nachrüstkatalysatoren können die Stickoxidemissionen insbesondere bei Euro 5-Dieseln auf das Niveau von Euro 6 senken, und zwar auf der Straße. Das zeigt: Nachrüstlösungen sind möglich, die Fahrzeughersteller müssen sich allerdings aktiv an der Entwicklung und Umsetzung beteiligen. Die Einführung der Blauen Plakette, verbunden mit einer rechtlichen Regelung für die Nachrüstung von Stickoxid-Minderungssystemen, kann den Druck auf die Industrie erhöhen, nachhaltig an der Entwicklung von effektiven Nachrüstlösungen zu arbeiten.

### V. 2. Umstieg auf einen anderen Antrieb

Ist eine Nachrüstung nicht möglich, kann ggf. ein Fahrzeugwechsel nötig werden. Über diese Möglichkeiten können Verbraucher auch schon heute nachdenken. Dabei muss es nicht unbedingt ein Neuwagen sein.

Da Fahrzeuge mit Ottomotor bereits ab der Euro 3-Norm, die seit 2000 gilt, eine blaue Plakette erhalten würden, ist man auch mit einem gebrauchten Benziner fast immer auf der sicheren Seite. Einschränkungen könnte es ggf. bei Direkteinspritzern geben, die noch nicht den Grenzwert für die Partikelanzahl der Euro 6b-Norm einhalten. Dieser gilt für Direkteinspritzer erst ab September 2017 verbindlich. Die Umweltverbände fordern, dass dieses Kriterium Bestandteil der blauen Plakette wird. Neben Daimler und VW sowie dem französischen PSA-Konzern (Citroen, Peugeot) kündigen demnach immer mehr Hersteller erste Direkteinspritzer-Modelle an, bei denen mithilfe eines Partikelfilters zuverlässig kleinste Partikel gefiltert werden.

Auch alle Elektro-Autos, Benzinhybride sowie Erdgas- und Flüssiggasfahrzeuge werden die Blaue Plakette erhalten.

Generell sollte beim Autokauf aber nicht nur auf eine günstige Schadstoffnorm sondern auch auf einen niedrigen Energieverbrauch geachtet werden. Neben sparsamen Benzinern haben auch Erdgasfahrzeuge und Benzinhybride deutliche Umweltvorteile. Vielfahrer können sogar Kosten sparen. Die Entscheidung für einen sparsamen Benziner, ein Erdgasfahrzeug oder einen Hybriden kann so auch die ökonomisch bessere Wahl sein.

### Ansprechpartner beim VCD:

Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik beim VCD • Fon 030/280351-19 • Mail [michael.mueller-goernert@vcd.org](mailto:michael.mueller-goernert@vcd.org)

Für Presseanfragen Anja Smetanin • Fon: 030-280351-12 • Mail [presse@vcd.org](mailto:presse@vcd.org)