

Pressemitteilung

München, den 23. Februar 2017

Diskussion um die blaue Plakette für Kraftfahrzeuge

Maly: „Verbesserung der Luftqualität muss an der Quelle ansetzen“

„Die Städte hätten weniger Probleme mit der Luftreinhaltung, wenn die Autoindustrie die geringen Abgaswerte, wie sie in den Prospekten für die Automodelle angegeben sind, tatsächlich einhalten würde“, sagt der Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly: **„Eine Verbesserung der Luftqualität in unseren Städten lässt sich am effektivsten erzielen, wenn bei der Quelle angesetzt wird, damit bei Autos, Lastern und Bussen weniger Schadstoffe aus dem Auspuff kommen. Städte leben von und mit der Mobilität, sie benötigen freien Zugang und freie Zufahrt. Daher sind Kommunalpolitiker keine Freunde von Fahrverboten. Allerdings können Fahrverbote für luftverschmutzende Fahrzeuge Innovationen bei der Technologie zur Reduzierung von Schadstoffen auslösen und für saubere Antriebstechnik ohne gefährliche Emissionen sorgen. Falls Städte Fahrverbote verhängen müssen, sorgt eine blaue Plakette für die nötige Differenzierung von Kraftfahrzeugen.“**

Daher fordert der Vorstand des Bayerischen Städtetags den Bund auf, bei der EU-Kommission eine Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid zu erreichen. Darüber hinaus müssen anspruchsvolle und klare Vorgaben für die Automobilindustrie dafür sorgen, dass Emissionen an der Quelle reduziert werden. Maly: **„Bürgermeister und Oberbürgermeister kommen nicht in euphorische Stimmung, wenn sie nun eine blaue Umweltplakette fordern. Die Erfahrungen bei der Einführung der Grünen Plakette sind keineswegs in guter Erinnerung. Denn letztlich sind es die Kommunen, die Verbotstafeln an Einfallstraßen aufstellen müssen. Der Groll von Autofahrern, Lasterfahrern, Spediteuren, Kurierfahrern, Taxifahrern, Handwerkern und betroffenen Anwohnern mit Dieselfahrzeugen richtet sich nicht abstrakt gegen die EU, sondern konkret gegen die Stadt, die Verbotstafeln gegen luftverschmutzende Dieselfahrzeuge am Straßenrand anschrauben muss.“** Falls sich die bisherige Rechtsprechung zur Luftreinhaltung weiter bestätigen sollte, sind betroffene Städte darauf angewiesen, mit einer blauen Umweltplakette – in der Diskussion ist auch eine weiße oder graue Plakette – ein

Handlungsinstrument zur Differenzierung von Zufahrtverboten für luftverschmutzende Fahrzeuge zu erhalten. Nur, wenn emissionsarme Fahrzeuge eindeutig gekennzeichnet sind, lassen sich die Emissionen stadtverträglich, rechtssicher und kontrollierbar reduzieren. Hierfür muss der Bund eine Rechtsgrundlage schaffen.

Die öffentlichkeitswirksamen Klagen der Deutschen Umwelthilfe treffen die Falschen. Kommunalpolitiker kennen den Handlungsbedarf, haben aber nicht das geeignete Instrumentarium zu Verfügung. Die Konsequenzen müssten in Bayern die Städte Augsburg, München und der Ballungsraum Nürnberg, Fürth, Erlangen tragen. Die Lage der Städte ist laut Maly misslich: **„Die Europäische Union setzt ehrgeizige Richtlinien zur Luftqualität, etwa mit Grenzwerten für Stickstoffdioxid oder Feinstaub. Allerdings fehlen faktisch die Mittel zur Umsetzung der Richtlinien. Somit bekommen letztlich die Städte den Schwarzen Peter zugeschoben: Sie sollen die Luft rein halten, haben aber keine praktikable Möglichkeit, den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen zu reduzieren. Das haben die Automobilhersteller in der Hand.“** Der Erlass von zeitweiligen Fahrverboten für Fahrzeuge mit einem geraden oder ungeraden Nummernschild ist weder effizient noch effektiv noch verhältnismäßig, da auch Fahrzeuge betroffen wären, die Stickstoffdioxid-Verschmutzung nicht verursachen; schwer kontrollierbar und schwer vermittelbar wäre auch ein pauschales Fahrverbot für Dieselfahrzeuge.