

IM SPERRBEZIRK

ES IST ALSO PASSIERT. Stuttgart macht die Tore dicht! Autos, die nicht den aktuellen Umweltanforderungen entsprechen, müssen draußen bleiben. Halter erst wenige Jahre alter Euro-5-Dieselfahrzeuge ereilt nun die bittere Erkenntnis, dass sie mit ihren Autos ganz und gar nicht im Reinen sein können – anders als es ihnen jahrelang suggeriert worden war. Eine Allianz aus inkonsequenten Autoherstellern und willfähriger Politik hat diese eskalierende Situation herbeigeführt. Ausbaden muss sie Otto Normalbürger.

Konkret: Der Feinstaubalarm in Stuttgart bedeutet ab 1. Januar 2018 nicht mehr freiwilligen Autoverzicht, sondern Fahrverbot für Euro-4- und Euro-5-Diesel. Dem seit Herbst 2016 geltenden Aufruf, bei Alarm auf Bus und Bahn umzusteigen, sind bislang weniger als fünf Prozent der Autofahrer gefolgt – zu wenige, um die Schadstoffwerte zu verbessern.

Aber was hat Feinstaub mit dem Diesel, der ab Euro 4 ja gefiltert ist, zu tun? Wenig. Der Begriff „Feinstaubalarm“ ist ungeschickt

gewählt, zutreffender wäre „Schadstoffalarm“, denn neben Feinstaub geht es vor allem um gefährliches Stickstoffdioxid. Das stammt vornehmlich aus Diesel-Pkw, die – das wissen wir spätestens seit dem VW-Abgasskandal – im realen Betrieb ein Vielfaches dessen ausstoßen, was die Euronorm ihnen zubilligt. „Die Stickoxidproblematik ist inzwischen deutlich kritischer als die Feinstaubbelastung“, sagt Ulrich Reuter, Stadtklimatologe von Stuttgart. 2016 verzeichnete die Messstation am Neckartor durchschnittlich 82 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft; erlaubt sind 40 (s. Grafik).

Ziel der beschlossenen Fahrverbote: Die Länge der Straßen mit zu hoher NO₂-Belastung von heute 70 auf 3,5 Kilometer zu verringern – eine Reduzierung der Stickstoffdioxide um 95 Prozent und der Partikel um 13 Pro-

zent. Dies wird nicht primär durch weniger Dieselaautos erreicht, sondern insgesamt durch weniger Verkehr. Denn Partikel entstehen auch als Reifen-, Brems- und Kupplungsabrieb.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hatte in einem Gutachten die Wirkung verschiedener Eingriffe in den Verkehr auf die Luftqualität berechnen lassen, darunter die Einführung einer City-Maut, die Verdoppelung der Parkgebühren und eine Nahverkehrsabgabe für Pkw-Besitzer. „Um die Schadstoffbelastung zu senken, sind Fahrverbote mit Abstand die wirkungsvollste Maßnahme“, resümiert Reuter.

Dass Euro-6-Diesel nicht ebenfalls ausgesperrt werden, obwohl ihr realer Stickoxidausstoß kaum niedriger ist als der von Euro-5-Pkw, mag ungerecht klingen. Allerdings: Euro-6-Autos machen im Dieselbestand nur einen

Anteil von rund 15 Prozent aus. Würde man jene, die relativ am saubersten sind, aussperren, änderte sich nur wenig. Anders bei Euro 5, hier liegt der Anteil bei 40 Prozent. Ließe man diese Autos weiter fahren, würde die gewünschte

Schadstoffsenkung nicht erreicht.

Wie die Stadt Stuttgart die Euro-5-Diesel von Euro-6-Dieseln und Benzinern unterscheiden will, wird noch diskutiert. Die Landesregierung hofft weiter auf eine bundesweit geltende blaue Plakette, denn ohne diese müssten Ordnungskräfte in Stichproben die Schadstoffklasse im Fahrzeugschein überprüfen – völlig unpraktikabel.

Eine lokale Plakette für saubere Autos wird es jedenfalls nicht geben. Denn: Mit der Kennzeichnungsverordnung existiert bereits eine Regelung auf Bundesebene, welche die Länder nicht verändern dürfen.

Leidtragende sind nun vor allem Fahrzeugbesitzer, die sich erst vor Kurzem einen Euro-5-Diesel zugelegt haben – etwa 2015 einen VW TDI BlueMotion. Solche Autos dürften im Raum Stuttgart künftig sehr schwer verkäuflich sein. Mit ihrer grünen Plakette

werden sie aber in ländlichen Regionen oder Großstädten ohne Umweltzone, zum Beispiel in Hamburg, einen Markt finden.

Schuld an der Situation haben nicht die Umweltverbände; es ist schlicht die Rechtslage, welche die Kommunen zum Handeln zwingt. Die EU-Gesetze von 2010 fanden als Umweltzonen ihren Niederschlag in den Luftreinhaltungsplänen der deutschen Städte. Dass die Schadstoffwerte trotz grüner Plaketten und verschärfter Euronormen nicht gesunken sind, ist den >>



„Die blaue Plakette dürfte mittelfristig den Einsatz emissionsarmer Diesel befördern. Da muss die Autoindustrie liefern.“

Helmut Dedy,
Deutscher Städtetag



„Die Stickoxidproblematik ist inzwischen deutlich kritischer als die Feinstaubbelastung.“

Dr. Ulrich Reuter,
Stadtklimatologe
Stuttgart



**VERFASSUNGSRECHTLER
PROF. MICHAEL BRENNER**

„DER STAAT MUSS BERECHENBAR SEIN“

Der Jenaer Verfassungsrechtler Prof. Michael Brenner sieht in den bevorstehenden Diesel-Fahrverboten zwar keine Enteignung im juristischen Sinn, wohl aber eine mögliche Verletzung des im Grundgesetz verankerten Rechtsstaatsprinzips. „Staatliches Verhalten muss berechenbar sein, der Bürger genießt hier Vertrauensschutz“, so der Jurist. Besonders Autofahrer mit erst zwei oder drei Jahre jungem Euro-5-Diesel hätten „beim Kauf darauf vertrauen dürfen, mit dem Wagen in den nächsten Jahren auf öffentlichen Straßen mobil sein zu können“. Auch müsse das Diesel-Fahrverbot verhältnismäßig sein. Hier stelle sich die Frage, „warum Euro-5-Diesel mit schlechteren Schadstoffklassen, vor allem Euro-3- und Euro-4-Dieseln, von vornherein in einen Topf geworfen werden“.

Auch der Allgemeine Gleichheitssatz aus Artikel 3 des Grundgesetzes könnte betroffen sein. Denkbare Ungleichbehandlung: Benzinern stoßen – genau wie Diesel – ebenfalls Feinstaub aus, werden in Stuttgart aber nicht an die Kette gelegt.



Schmutzigste Straße Deutschlands: Messtechnik am Neckartor in Stuttgart