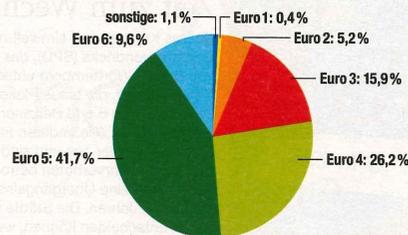


FAHRVERBOTE FÜR 13 MILLIONEN DIESELAUTOS



Stand: 1.1.2016

■ Von den rund 14,5 Millionen zugelassenen Dieselfahrzeugen in Deutschland erfüllen nicht einmal zehn Prozent die Euro-6-Abgasnorm, die das Maß für die blaue Plakette sein sollte. Mit über 40 Prozent haben die Euro-5-Fahrzeuge den größten Anteil und kommen auf gut sechs Millionen. Zum Vergleich: Eine grüne Umweltplakette (Feinstaub) bekommen bereits die meisten Euro-3-Diesel, wenn sie mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind.

DER KAUF EINES DIESELMODELLS KANN NOCH IMMER SINNVOLL SEIN

Zehn Fakten zum Diesel und den Fahrverboten



1. Welche Diesel kann man noch kaufen?

Neue Autos sind von den bevorstehenden Fahrverboten nicht betroffen, da sie Euro 6 erfüllen. Bei gebrauchten Dieseln sollte man Autos meiden, die schlechter als Euro 6 sind – alle Selbstzünder darunter sind von Fahrverboten bedroht.

2. Verlieren die Diesel nun schneller an Wert?

Auch wenn Marktbeobachter etwas anderes berichten, so wirkt sich die Diskussion um Fahrverbote bereits negativ auf die Restwerte aus. Händler werten etwa drei Jahre alte Diesel mit Euro 5, die sie in Zahlung nehmen, um bis zu zehn Prozent ab.

3. Sollte man Benziner kaufen?

Sie könnten bald auch betroffen sein, wegen der Stickoxidbelastung. Kommt die blaue Plakette,

werden Ottomotoren schlechter als Euro 3 ebenfalls ausgesperrt. Daher am besten beim Kauf eines Benziners zu Modellen ab Euro 4 greifen.

4. Wird es in ganz Deutschland Fahrverbote geben?

Davon ist nicht auszugehen. In den meisten Gegenden Deutschlands wird der Grenzwert nicht überschritten (siehe Seite 122).

5. Wann ist mit den Fahrverboten zu rechnen?

In 16 deutschen Städten, darunter Stuttgart, München, Essen und Köln, laufen Klagen wegen der Stickoxidbelastung. In den nächsten Monaten werden die Urteile erwartet. Diesel-Fahrverbote könnten dann schon 2018 in Kraft treten.

6. Hilft die blaue Plakette?

Falls die Politik noch vor den

ersten Fahrverboten reagiert und die blaue Plakette einführt, dürften vielerorts Autofahrer erst einmal aufatmen. Nach dem Konzept soll jede Stadt selbst bestimmen können, ob und wann sie zu Fahrverboten greift. Stuttgart zum Beispiel hatte in Erwägung gezogen, die Plakette erst 2020 einzuführen. Das hätte Zeit gebracht, um in Ruhe den nächsten Autokauf zu planen.

7. Werden ganze Städte für Dieselaautos gesperrt?

Was in den Städten umgesetzt wird, lässt sich nicht voraussagen. Nach jetzigem Stand sollen aber nur besonders belastete Teile einer Kommune für Dieselaautos gesperrt werden, nicht das ganze Stadtgebiet.

8. Kann man eine Ausnahme von Fahrverboten erwirken?

Auch das ist eine Sache, die von

Stadt zu Stadt verschieden sein kann. Sicher ist, dass die Kommunen sehr sparsam mit Ausnahmeregelungen umgehen werden.

9. Kann eine Umrüstung von Fahrverboten schützen?

Ja. Doch bislang hält sich die Industrie mit Nachrüstlösungen zurück, weil die rechtliche Lage nicht eindeutig ist. Dass auf diesem Sektor aber bald etwas passiert, zeigt die EU mit ihrem Wettbewerb für Nachrüstungen („Horizon Prize – Engine retrofit for clean Air“), der noch bis Sommer läuft. Er ist mit einem Preisgeld von 1,5 Millionen Euro dotiert und zielt darauf ab, Techniken zu finden, um die Verschmutzung durch die bereits im Verkehr befindlichen Diesel zu reduzieren.

10. Für welche Autos wird es Umrüstungen geben?

Nach ersten Informationen dürfte es Nachrüsttechniken für Volumenmodelle mit Euro-5- sowie der frühen Euro-6-Norm geben, die nicht mehr als 2000 Euro kosten sollen. Das heißt, dass Selbstzünder mit Euro 4 und darunter Auslaufmodelle sind, für sie wird die Zubehörindustrie wegen der hohen Kosten keine Nachrüstungen anbieten.

unter Realbedingungen im Schnitt halbiert, ist nicht günstig. Für ein Euro-5-Modell dürfte er 2000 bis 2500 Euro kosten – eine stolze Summe für ein bis zu acht Jahre altes Auto.

Vielleicht beschleunigt ja die EU mit ihrem Wettbewerb für Nachrüstlösungen die ganze Sache. Er soll Techniken für Euro-5- sowie frühe Euro-6-Autos finden, die an Gesamtbetriebskosten nicht mehr als 2000 Euro über 100 000 km verursachen dürfen. Damit werden Euro-4-Diesel und darunter zum Auslaufmodell degradiert. Für sie bietet die Industrie wegen der hohen Kosten keine Nachrüstungen an. Somit treffen diese Autos definitiv die künftigen Fahrverbote – zumindest in den Städten.

Wer auf dem Land wohnt und für den Ausflug in die Stadt den ÖPNV nutzt, muss sich nicht sorgen. Es sei

denn, er will seinen alten Diesel verkaufen. Aus dem Handel ist zu hören, dass jetzt schon Euro-5-Selbstzünder bei der Inzahlungnahme um bis zu zehn Prozent abgewertet werden.

Die Verunsicherung sitzt tief bei den Kunden, wenn es um den Diesel geht. Das zeigt auch eine auto motor und sport-Umfrage: Vor zwei Jahren – also noch vor dem Abgas-Skandal – gaben 48 Prozent der Leser an, beim nächsten Fahrzeugkauf einen Selbstzünder zu wählen. Im Januar und damit vor den ersten Fahrverbotsandrohungen in Deutschland waren es nur noch 30 Prozent.

Fahrverbote juristisch fragwürdig

Vielleicht ist alles auch nur viel Rauch um nichts. Es stellt sich die Frage, ob Städte überhaupt Fahrverbote für alles unter Euro 6 schon 2018 einführen dürfen. Zum einen ist das der kurze Vorlauf, der für viele Autofahrer eine soziale Härte darstellt, zum anderen das Thema Gerechtigkeit – etwa beim Blick auf die angestrebte Pauschallösung. Wie auto motor und sport-Messungen zeigen, ist das der falsche Weg, denn es gibt Euro-6-Motoren, die sogar mehr NO_x emittieren als Euro-5-Modelle.

Auch Professor Michael Brenner, Verwaltungsrechtler an der Friedrich-Schiller-Universität in Jena, hat Zweifel am Fahrverbotskonzept, wenn-

Die blaue Plakette könnte die Diskussionen um die Zukunft des Diesel beenden

gleich er einsieht, dass die Städte etwas unternehmen müssen. „Das Handeln des Staates muss aber berechenbar sein“, erklärt er, „zehn Monate Vorlauf sind da nicht genug.“ Zudem stellt sich für Brenner die Frage, ob Autofahrer vor zwei Jahren beim Neuwagenkauf schon wissen konnten, dass Fahrverbote sie treffen werden. Der Verwaltungsrechtler bezweifelt das und sieht für Autofahrer gewisse Chancen vor Gericht.

Berlin muss endlich aufwachen

Die blaue Plakette könnte die Diskussionen um Diesel-Fahrverbote schnell beenden (siehe Kasten Seite 123). Doch die lehnt Verkehrsminister Alexander Dobrindt ab – trotz Gegenwind aus der Koalition. Aus seiner Sicht sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität nicht die Mobilität einschränken oder die Bürger und die innerstädtische Wirtschaft belasten. Seine Lösung zielt daher vor allem auf Taxen, Busse und Behördenfahrzeuge, die sich meist in der Stadt bewegen und auf alternative Antriebe umgestellt werden sollen. Diesen Vorschlag hat das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg bereits für Stuttgart untersucht. Das Ergebnis: Dobrindts Vorschlag reduziert die NO_x-Belastung nur um 14 Prozent – die blaue Plakette würde bis zu 95 Prozent einsparen.

SERVICE

Somit bleibt sie die erste Option, doch das Konzept liegt auf Eis. Die Gerichte haben das letzte Wort, was dauerhafte Fahrverbote betrifft – 2018 könnte es damit losgehen.

Text: Henning Busse, Luca Leicht
Fotos: ddp Images, Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Archiv

KOMMENTAR



Luca Leicht:
Jetzt handeln!

Wieder einmal hapert es im Verkehrsministerium an einer klaren Prioritätensetzung: Die Luftschadstoffwerte gehen überall durch die Decke, Umweltverbände laufen Sturm, und der CSU-Mann Dobrindt reibt sich die Hände, weil er bei der EU seine umstrittene Pkw-Maut durchboxen konnte. Währenddessen stehen Millionen von Dieselfahrern, Kommunen und Städten vor der bangen Frage, wie es weitergeht. Und dabei könnte es so einfach sein: Das Konzept der blauen Plakette ist ausgearbeitet, liegt bereit und wartet nur auf seinen Einsatz, um Bürgern und Ämtern endlich einen sinnvollen und vor allem planbaren Weg aus der Luftschadstoffmisere zu weisen. Lieber Herr Dobrindt, bei der Pkw-Maut geht es Ihnen ums Geld. Jetzt geht es um das Geld von 15 Millionen Dieselfahrern. Tun Sie etwas!