



STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom: 13.10.2016	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2016/0615 Dez. 2
Blaue Plakette - Auswirkung auf Karlsruhe		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.11.2016	29	x	

1. Wie viele der in Karlsruhe zugelassenen Kraftfahrzeuge würden mit der Einführung der Blauen Plakette nicht mehr in der Innenstadt/Umweltzone fahren dürfen?

2. Welche Fahrzeugtypen würden am meisten davon betroffen werden?

3. In wie weit würden

a) Gewerbetreibende, Betriebe (vor allem Handwerksbetriebe)

b) ältere Kraftfahrzeugbesitzer und Kraftfahrzeugbesitzerinnen

davon betroffen werden?

Alle 3 Fragen können aktuell nicht beantwortet werden.

Das Rechenzentrum (Kommunale Informationsverarbeitung Baden/Franken), welches die Daten speichert, kann derzeit die gewünschten Zahlen noch nicht ermitteln.

Im Zulassungsverfahren ist derzeit noch nicht hinterlegt, ob ein Kraftfahrzeug mit oder ohne Direkteinspritzung ausgestattet ist. Bei nachgerüsteten Fahrzeugen ist dies auch nicht feststellbar.

Außerdem fehlt noch die abschließende rechtliche Festlegung, welche Kraftfahrzeuge überhaupt die blaue Plakette erhalten sollen. Diese sollen zusammen mit Übergangsfristen und möglichen Ausnahmegenehmigungen noch dieses Jahr laut dem Bundesumweltministerium erstellt werden.

4. Wie würde sich die Einführung der blauen Plakette auf die Luftqualität in der Innenstadt auswirken?

Mit der Blauen Plakette soll vor allem älteren Dieselfahrzeugen die Einfahrt in die Innenstädte verboten werden, insbesondere um die NOx-Emissionen zu senken. Modellrechnungen für die Stadt Stuttgart ergaben, dass eine Umweltzone mit Blauer Plakette die lokalen verkehrlichen Zusatzbelastungen halbieren würde. Für das Zeitfenster 2020 bewirkt die Maßnahme an der Spotmessstelle "Am Neckartor" eine Minderung des Jahresmittelwerts von $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Vergleich zu einer Belastung, die sich einstellen würde, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden würden.

Für diesen Trend wurde die lokale verkehrliche Zusatzbelastung 2020 auf $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. Betrachtet man die Belastungssituation in Karlsruhe (Messstelle Reinhold-Frank-Straße), so würde eine Reduktion um $< 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits zu einer deutlichen Unterschreitung des Grenzwertes führen. Der Jahresmittelwert betrug im Jahr 2015 $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert: $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

5. Welche Übergangszeit ist nach Auffassung der Stadt bis zum Inkrafttreten der blauen Plakette sinnvoll – und aus welchen Gründen?

Derzeit ist offen, ob die Blaue Plakette landeseinheitlich eingeführt werden wird. Dabei würden gegebenenfalls auch Übergangs- oder Härteregelungen entwickelt, die dann von den Regierungspräsidien als zuständige Behörden bei der Fortschreibung von Luftreinhalte-/ Aktionsplänen umzusetzen wären.