

Verordnungsentwurf des Bundesrates

Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbelastung - ... BImSchV)

A. Problem und Ziel

Seit 1. Januar 2005 gelten gemäß der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz-Gesetz bezüglich Feinstaub anspruchsvolle Emissionsgrenzwerte, die bereits im April diesen Jahres in vielen deutschen Großstädten überschritten wurden. Für die Feinstaubbelastung sind maßgeblich die Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs mitursächlich. Geeignete Maßnahmen zur Feinstaubreduktion im Bereich des Straßenverkehrs sind u.a. die Verhängung von Fahrverboten oder Verkehrsbeschränkungen. Viele Städte und Gemeinden verfügen bereits über Luftreinhaltepläne; viele andere stehen kurz vor der Verabschiedung ihrer Luftreinhaltepläne. Der überwiegende Teil der Luftreinhaltepläne sieht im Maßnahmenkatalog Verkehrsbeschränkungen vor. Um von dieser Maßnahme Gebrauch machen zu können, ist im Kontext der rechtlichen Voraussetzungen eine Kennzeichnungsverordnung für Kraftfahrzeuge erforderlich. Diese dient der Klassifizierung aller Fahrzeuge nach ihrem Abgasverhalten und der äußerlichen Kennzeichnung des Kfz, um die Beachtung von Fahrverboten und Verkehrsbeschränkungen in der Praxis zu überwachen. Die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer Kennzeichnungsverordnung liegt mit § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bereits vor. Der Bund als Verordnungsgeber ist bislang nicht tätig geworden. Der Erlass einer Kennzeichnungsverordnung ist dringend erforderlich, um effektive Luftreinhaltemaßnahmen auch im Straßenverkehrsbereich durchzusetzen und künftige oder gar permanente Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden.

B. Lösung

Die Verordnung ordnet sämtliche Kraftfahrzeuge vier Schadstoffgruppen zu. Mobile Maschinen und Motorräder gehören nicht zum Geltungsbereich der Verordnung. Die Schadstoffgruppen orientieren sich an den Partikelgrenzwerten der EURO-Abgasnormen für Dieselfahrzeuge. Die Kennzeichnung der Fahrzeuge erfolgt durch nicht wiederverwendbare Plaketten. Fahrzeuge, die Abgaswerte entsprechend der EURO-Norm 1 oder schlechter aufweisen, werden nicht gekennzeichnet. Für die übrigen Fahrzeuge werden kreisrunde Plaketten ausgegeben. Diese sind weiß für die Schadstoffgruppen 2 und 3 bzw. grün für die Schadstoffgruppe 4 (für die besten Abgaswerte). Die Schadstoffgruppe wird als Ziffer aufgedruckt. Die Ausgabe der Plaketten erfolgt durch die Kfz-Zulassungsstellen oder durch Stellen, die die Abgasuntersuchung durchführen dürfen, z. B. TÜV, DEKRA oder autorisierte Kfz-Werkstätten.

Die Einteilung in Schadstoffgruppen ist bundeseinheitlich zu regeln. Die Verhängung konkreter Fahrverbote oder Verkehrsbeschränkungen erfolgt durch die Länder, um den lokalen und regionalen Besonderheiten und Bedürfnissen gerecht zu werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand:

Die Kosten für die Herstellung und Vergabe der Plaketten werden durch Gebühren der Kfz-Halter kompensiert.

2. Vollzugaufwand:

Die Kennzeichnungsverordnung selbst verursacht keinerlei Vollzugaufwand. Die Plakettenvergabe wird kostenmäßig kompensiert, soweit sie bei Verwaltungsbehörden nachgefragt wird. Die Ausweisung von Gebieten oder Straßenzügen, für die Verkehrsbeschränkungen gelten sollen, richtet sich nach anderen Gesetzen und steht mit dem Entwurf dieser Kennzeichnungsverordnung nur mittelbar in Zusammenhang. Das gleiche gilt für die Anschaffung und Aufstellung notwendiger Verkehrszeichen für verkehrsbeschränkte Straßenzüge oder Gebiete.

E. Sonstige Kosten

Da nahezu sämtliche Fahrzeuge vom Regelungsbereich der Kennzeichnungsverordnung erfasst sind, müssen sich alle Fahrzeughalter Plaketten anschaffen, wenn sie in ggf. verkehrsbeschränkte Gebiete einfahren wollen. Die Vielzahl von zulässigen Ausgabestellen mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten (Dienstleistungsabend der Kfz-Zulassungsstellen, Geschäftszeiten der Werkstätten, TÜV, etc.) minimiert den Aufwand. Die Kosten für eine Plakette dürften im einstelligen Euro-Bereich liegen.

14.10.05

Verordnungsentwurf des Bundesrates

**Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der
Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbe-
lastung - ... BImSchV)**

Der Bundesrat hat in seiner 815. Sitzung am 14. Oktober 2005 beschlossen, die beigefügte Vorlage für den Erlass einer Rechtsverordnung gemäß Artikel 80 Abs. 3 des Grundgesetzes der Bundesregierung zuzuleiten.

Anlage

**Entwurf einer ... Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der
Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Beitrag zur Schadstoffbe-
lastung - ... BImSchV)**

vom ...

Auf Grund des § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Ausnahmen von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffgruppen und bestimmt Anforderungen, welche bei einer Kennzeichnung von Fahrzeugen zu erfüllen sind. Die Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen M und N gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/116/EG vom 20. Dezember 2001 (ABl. EG 2002 Nr. L 18 S. 1).

(2) Ausgenommen von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind ohne Kennzeichnung nach § 3 in Verbindung mit der Anlage (Plakettenmuster):

- mobile Maschinen und Geräte,
- Arbeitsmaschinen,
- land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
- zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
- Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,
- Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und diese Behinderung durch Eintrag der Merkzeichen "aG", "H" oder "BI" im Ausweis nach § 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung vom 25. Juli 1991 (BGBl. I S. 1739), die zuletzt durch Artikel 12 Nr. 4 des Gesetzes vom 30. Juli 2004 (BGBl. I S. 1950) geändert worden ist, nachweisen können,
- Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Verordnung vom 6. August 2005 (BGBl. I S. 2418) geändert worden ist, in Anspruch genommen werden können.

Den Fahrzeugen mit Sonderrechten nach § 35 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung sind in dem dort vorgesehenen Rahmen auch die Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikkpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, sowie zivile Fahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr benutzt werden und deren Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr unaufschiebbar sind, gleichgestellt.

(3) Die zuständige Behörde, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, kann den Verkehr mit nicht nach § 3 gekennzeichneten Fahrzeugen zu und von bestimmten Einrichtungen zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können.

§ 2

Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffgruppen

(1) Kraftfahrzeuge, die mit einer der Plaketten nach dem Anhang gekennzeichnet sind, sind von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ausgenommen, soweit das entsprechende Verkehrszeichen dies vorsieht.

(2) Kraftfahrzeuge werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffgruppen 1 bis 4 zugeordnet.

1. Schadstoffgruppen

1.1 Schadstoffgruppe 1:

Dazu gehören alle Kraftfahrzeuge, die nicht unter die in den Nummern 1.2 bis 1.4 genannten Schadstoffgruppen fallen.

1.2 Schadstoffgruppe 2:

Dazu gehören EURO 2 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, die in Abschnitt 3.1.1 Nummern 5 und 6 sowie in Abschnitt 3.1.2 Nummern 1 bis 6 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882) geändert worden ist, genannt sind, sowie Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG 1970 Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 94/12/EG des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG 1994 Nr. L 100 S. 42) oder der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG 1996 Nr. L 282 S. 64) einhalten, sowie nach Nummer 2.1 mit Partikelminderungssystemen ausgerüstete Fahrzeuge.

1.3 Schadstoffgruppe 3:

Dazu gehören EURO 3 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, die in Abschnitt 3.1.2 Nummern 7, 9 bis 11 sowie in Abschnitt 3.1.3 Nummern 1, 3, 5, 7, 9 und 10 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannt sind, sowie Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG 1970 Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 Buchstabe A des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG 1998 Nr. L 350 S. 1) einhalten, sowie nach Nummer 2.2 mit Partikelminderungssystemen ausgerüstete Fahrzeuge.

1.4 Schadstoffgruppe 4:

Dazu gehören EURO 4 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, die in Abschnitt 3.1.3 Nummern 2, 4, 6 und 8 sowie in Abschnitt 3.1.4 Nummern 1 bis 6 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannt sind, sowie Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klasse M, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG 1970 Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 Buchstabe B des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG 1998 Nr. L 350 S. 1) einhalten, sowie nach Nummer 2.3 mit Partikelminderungssystemen ausgerüstete Fahrzeuge.

Dazu gehören ferner EURO 5 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, die in Abschnitt 3.1.5 Nummern 1 und 2 sowie in Abschnitt 3.3.1 Nummern 1 und 2 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannt sind.

Dazu gehören ebenfalls Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit geregelter Katalysator, die nach § 47 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung als schadstoffarm gelten, sowie

Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit geregelter Katalysator, die als Treibstoff Erdgas, Flüssiggas oder Biokraftstoff verwenden, sowie

Fahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge).

Fahrzeuge, die künftigen EURO-Stufen entsprechen, werden ebenfalls der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet.

2. Fahrzeuge mit Partikelminderungssystemen:

2.1 EURO 1 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, die in Abschnitt 3.1.1 Nummern 1 und 2 der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannt sind, sowie Fahrzeuge der Klasse M mit Selbstzündungsmotor, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG 1970 Nr. L 76 S. 1) fallen und die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Fahrzeugklasse M der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG 1991 Nr. L 242 S. 1) oder der Richtlinie 93/59/EWG vom 28. Juni 1993 (ABl. EG 1993 Nr. L 186 S. 21) einhalten und mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen ausgerüstet sind, werden auf Antrag von den für die Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständigen Behörden (Zulassungsbehörden) oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 2 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3 mindestens 50 vom Hundert bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung betragen.

2.2 EURO 2 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Schadstoffgruppe 2, die mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen ausgerüstet sind, werden auf Antrag von den Zulassungsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 3 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3 mindestens 50 vom Hundert bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung betragen.

- 2.3 EURO 3 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Schadstoffgruppe 3, die mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen ausgerüstet sind, werden auf Antrag von den Zulassungsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3 mindestens 65 vom Hundert bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung betragen.
- 2.4 Die Bundesregierung gibt die technischen Anforderungen an Partikelminderungssysteme sowie das Verfahren zur Ermittlung der Minderungswirkung im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger* bekannt.

§ 3

Kennzeichnung

- (1) Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Plakette.
- (2) Um Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 4 zu kennzeichnen, sind nicht wiederverwendbare lichtechte und fälschungserschwerende Plaketten nach dem Muster der Anlage zu verwenden. Die Kennzeichnung der Schadstoffgruppe erfolgt durch die auf der Plakette angegebene Nummer der Schadstoffgruppe. Die Farbe der Plaketten ist für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 und 3 weiß und für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 grün.
- (3) In die Plakette ist von der nach § 4 benannten Ausgabestelle im dafür vorgesehenen Schriftfeld mit lichtechem Stift das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen. Zur Kennzeichnung eines Kraftfahrzeugs ist die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen. Die Plakette muss so beschaffen und angebracht sein, dass sie sich beim Ablösen von der Windschutzscheibe selbst zerstört.

* Amtlicher Hinweis: <http://www.ebundesanzeiger.de/>

§ 4

Ausgabe der Plaketten

(1) Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen sowie die nach § 47a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Durchführung von Abgasuntersuchungen zugelassenen Stellen. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. August 2004 (BGBl. I S. 2092) geändert worden ist.

(2) Die Zuordnung eines Kraftfahrzeuges zu einer Schadstoffgruppe wird durch die im Kraftfahrzeugbrief und -schein eingetragene emissionsbezogene Schlüsselnummer und für Fahrzeuge mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen zusätzlich durch Herstellerbescheinigung nachgewiesen. Bei Vorlage von Herstellerbescheinigungen dürfen nur die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen die Plakettenausgabe vornehmen. Für Kraftfahrzeuge, die unter die Regelungen des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122) fallen, kann die Zuordnung zu einer Schadstoffgruppe durch Nachweise nach §§ 8 und 9 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) nachgewiesen werden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gibt die Zuordnung der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummern zu den einzelnen Schadstoffgruppen im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger* bekannt.

§ 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

* Amtlicher Hinweis: <http://www.ebundesanzeiger.de/>

Anlage

(zu § 3 Abs. 2)

Plakettenmuster

	<u>Schadstoffgruppe 2</u>	<u>Schadstoffgruppe 3</u>	<u>Schadstoffgruppe 4</u>
<p>Durchmesser: 80 mm</p> <p>Schriftfeld: 60 x 20 mm</p> <p>Schrift: schwarz, mit licht- echtem Stift</p>			
Plakettenfarbe	weiß RAL 9010, lichtecht	weiß RAL 9010, lichtecht	grün RAL 6018, lichtecht
Schriftfeld	weiß, schwarz umrandet	weiß, schwarz umrandet	weiß, schwarz umrandet

Begründung

A. Allgemeines

Nach § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV sind seit dem 1. Januar 2005 anspruchsvolle Immissionsgrenzwerte für Feinstaub einzuhalten. Nach den Messungen der Länder waren schon im April 2005 in zehn Städten die Anforderungen der 22. BImSchV hinsichtlich der Feinstaubgrenzwerte überschritten. Auch wenn die Feinstaubemissionen in der Vergangenheit in Deutschland deutlich zurückgegangen sind und weiter zurückgehen werden, muss mit weiteren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gerechnet werden. Es zeichnet sich ferner schon heute ab, dass die ebenfalls in der 22. BImSchV festgelegten und ab 1. Januar 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden können. Stickstoffdioxidemissionen führen aber nicht nur zu Stickstoffdioxidemissionen, sondern fördern auch die Bildung von sekundären Aerosolen, die wiederum ihrerseits zu einer Erhöhung der Partikelimmissionen beitragen.

§ 40 Abs. 3 BImSchG ermächtigt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates, im Wege einer Verordnung zu regeln, dass Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung, die von Verkehrsverboten ganz oder teilweise ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, sowie die hierfür maßgebenden Kriterien und die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge festzulegen. Dementsprechend können gekennzeichnete Fahrzeuge - je nach der lokalen Ausgestaltung - von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten ganz oder teilweise ausgenommen werden.

Der Bundesrat hat in einer EntschlieÙung vom 27. Mai 2005 die Bundesregierung aufgefordert, eine Kennzeichnungsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG vorzulegen (BR-Drs. 144/05 (Beschluss)).

Mit der Kennzeichnungsverordnung soll die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen entsprechend ihrem Schadstoffausstoß bundesweit einheitlich geregelt werden. Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten - mit Hilfe der in dieser Verordnung geregelten Kennzeichnung von Fahrzeugen - obliegt den Ländern. Die Kennzeichnung soll durch Plaketten erfolgen.

Mit der Kennzeichnungsverordnung wird auch die Nachrüstung von LKW und Bussen attraktiv. Hier liegen schließlich die größten Partikelminderungspotenziale. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes gehen über 60 % der Partikelmissionen aus dem Auspuff in den Städten auf LKW und Busse zurück.

Die Kennzeichnung betrifft Kraftfahrzeuge der Klassen M und N. Die Kraftfahrzeuge werden entsprechend ihrem Schadstoffausstoß in vier Schadstoffgruppen eingeteilt und durch runde mit Ziffern versehene Plaketten gekennzeichnet. Die Schadstoffgruppen 2 bis 4 orientieren sich an den Partikelgrenzwerten der EURO-Stufen 2 bis 4.

Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Plakette. Die Plaketten für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 und 3 sind weiß. Die Plaketten für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 erhalten die Farbe grün.

Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in vier Schadstoffgruppen erleichtert die Überwachung. Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 entsprechen weitgehend dem aktuellen Stand der Motortechnik bezüglich der Schadstoffemissionen. Sie lassen sich durch die andere Farbgebung der Plaketten (grün) auf einen Blick von Kraftfahrzeugen mit Motoren der anderen Schadstoffgruppen (weiße Plaketten) unterscheiden.

Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselfahrzeuge) ab EURO 1 werden auf Antrag der nächst höheren Schadstoffgruppe zugeordnet, wenn sie durch die Ausrüstung mit einer Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen den Partikelgrenzwert der nächst höheren Schadstoffgruppe erreichen oder zumindest im Wesentlichen erreichen. Dieses Nachrüstziel wird bei der Mehrzahl der Fahrzeuge erreicht, wenn die Minderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1), mindestens 30 vom Hundert und bei EURO 1 und EURO 2 Nutzfahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3 bis EURO 3 die Minderungen mindestens 50 vom Hundert, bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung, betragen. Entsprechende Techniken zur Reduzierung der Partikelemissionen sind kostengünstig und für viele Fahrzeuge bereits am Markt verfügbar.

Bei Nutzfahrzeugen vermindert sich der Partikelgrenzwert von EURO 3 auf EURO 4 außergewöhnlich stark von 100 auf 20 mg/kWh. Bei einer Ausrüstung von EURO 3 Nutzfahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3 mit einem Filter, der nur 50 % Wirkungsgrad besitzt, würde deshalb bei der Mehrzahl dieser Fahrzeuge der angestrebte EURO 4 Partikelgrenzwert weit verfehlt. Hierdurch würde die Qualität der grünen Plakette (Schadstoffgruppe 4) in Frage gestellt. Um analog zur Vorgehensweise bei den anderen Fahrzeugen auch bei der Mehrzahl dieser Fahrzeuge den nächst höheren Partikelgrenzwert im Wesentlichen zu erreichen, ist deshalb ein

Filterwirkungsgrad von wenigstens 65 % erforderlich. Eine ausreichende Zielerreichung ist auch geboten, weil es sich hierbei weitgehend um neue Fahrzeuge handelt, die noch viele Jahre betrieben werden. Entsprechende geeignete und kostengünstige Systeme stehen zur Verfügung, auch solche, mit denen noch höhere Partikelminderungen erreicht werden. Der wirtschaftliche und ökologische Nutzen einer Ausrüstung solcher Fahrzeuge mit einer hochwertigen Technik zur Reduzierung der Partikelemissionen ist deshalb besonders hoch.

Die Differenzierung nach Schadstoffgruppen ermöglicht den zuständigen Behörden, lokal und regional angepasste Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung zu ergreifen. Die Orientierung an den Grenzwertstufen der EU gestattet die Differenzierung ohne komplizierte Erweiterung der Schadstoffklassen-Einteilung der StVZO.

Die vorliegende Kennzeichnungsverordnung bietet den Vorteil, dass sie eine flexible, mehrstufige Selektion der Kraftfahrzeuge erlaubt, so dass auf aktuelle und künftige Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte flexibel reagiert werden kann. Sie definiert eine Fahrzeugkennzeichnung nach den Emissionen des jeweiligen Kraftfahrzeugs.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Die Vorschrift bestimmt in Absatz 1 den Anwendungsbereich der Verordnung.

Absatz 2 regelt die Ausnahmen von Verkehrsverboten gemäß § 40 Abs. 1 BImSchG und die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu bestimmten Schadstoffgruppen sowie die entsprechende Kennzeichnung.

Ausgenommen von Verkehrsverboten sind zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge. Es gibt zwar ca. 5,5 Mio. Motorräder; davon ca. 5.500 mit Dieselmotor. Sie leisten auf Grund ihres geringen Anteils an der Jahresfahrleistung am Straßenverkehr nur einen vergleichsweise geringen Beitrag zu den Partikelemissionen. Motorräder werden überwiegend im Sommerhalbjahr betrieben, d. h. in einer Zeit guter meteorologischer Ausbreitungsbedingungen im Hinblick auf Schadstoffe. Damit ist der Beitrag von Motorrädern zur lokalen Schadstoffbelastung gering. Ausgenommen sind außerdem mobile Maschinen (land- und forstwirtschaftliche Maschinen sowie Baumaschinen), da deren Emissionsbeitrag auf innerstädtischen Straßen gering ist.

Von Verkehrsverboten sind ferner Fahrzeuge, die zu bestimmten Zwecken (medizinische Betreuung, Transport von Behinderten, Polizei, Feuerwehr, Militär etc.) eingesetzt werden, ausgenommen. Solche Fahrzeuge müssen nicht gekennzeichnet werden.

Die Anwendung dieser Verordnung bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten zur Senkung der Feinstaubbelastung regeln die Länder im Rahmen von Einzelmaßnahmen nach § 40 Abs. 1 BImSchG. Die Straßenverkehrsbehörden bedienen sich dazu nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach der StVO.

In Absatz 3 wird die Ermächtigung nach § 40 Abs. 3 Satz 2 BImSchG ausgefüllt und die Befugnis geschaffen, im Einzelfall weitere Ausnahmen zuzulassen. Um auf nicht vorhersehbare Härtefälle angemessen reagieren zu können, müssen weitere Ausnahmen von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 BImSchG zugelassen werden können, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden privaten Interesse, insbesondere zum Schutz von Produktionsabläufen oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, dringend geboten ist. In denkbaren unvorhergesehenen, dringenden Fällen soll die Polizei entscheiden können, um der Situation gerecht werden zu können.

Zu § 2 (Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffgruppen)

Die Vorschrift regelt die Möglichkeit, entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge von einem Verkehrsverbot auszunehmen sowie die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen.

Die Kennzeichnung betrifft Kraftfahrzeuge der Klassen M und N. Die Kraftfahrzeuge werden in vier Schadstoffgruppen eingeteilt:

Alte Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor) vor EURO 1 weisen besonders hohe Stickoxid- und Partikelemissionen auf. Sie werden deshalb der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet.

EURO 1 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die nicht mit einem qualifizierten Partikelminderungssystem ausgerüstet wurden, werden aus demselben Grund ebenfalls der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet.

Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) ohne geregelten Katalysator weisen eine erheblich höhere Stickstoffoxidemission als Kraftfahrzeuge mit geregeltem Katalysator oder als Dieselmotorkraftfahrzeuge auf. Außerdem enthält ihr Abgas auch noch unverbrannte Kohlenwasserstoffe in nicht unbeträchtlicher Menge. Sie fallen deshalb ebenfalls in die Schadstoffklasse 1.

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die der EURO 2-Stufe entsprechen, werden der Schadstoffgruppe 2 zugeteilt.

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die der EURO 3-Stufe entsprechen, werden der Schadstoffgruppe 3 zugeteilt.

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die der EURO 4-Stufe entsprechen, werden der Schadstoffgruppe 4 zugeteilt.

Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit geregeltem Katalysator, die als schadstoffarm gemäß § 47 Abs. 3 StVZO gelten, sowie Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit geregeltem Katalysator, die als Treibstoff Erdgas, Flüssiggas oder Biokraftstoffe (z. B. Ethanol oder Methanol) verwenden, sowie Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor werden ebenfalls der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet.

Fahrzeuge, die künftigen EURO-Emissionsstandards entsprechen, werden ebenfalls in die Schadstoffgruppe 4 eingestuft.

EURO 1 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor), die mit einer Technik zur Partikelreduzierung ausgerüstet worden sind, werden auf Antrag von den Kfz-Zulassungsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 2 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3 mindestens 50 vom Hundert, bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung, betragen.

EURO 2 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die mit einer Technik zur Partikelreduzierung ausgerüstet worden sind, werden auf Antrag von den Kfz-Zulassungsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 3 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse

M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3 mindestens 50 vom Hundert, bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung, betragen.

EURO 3 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die mit einer Technik zur Partikelreduzierung ausgerüstet worden sind, werden auf Antrag von den Kfz-Zulassungsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen Stellen der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet, wenn der Partikelgrenzwert für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 eingehalten wird oder wenn durch Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Partikelminderungen bei Pkw und Wohnmobilen (Fahrzeugklasse M1) sowie bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Fahrzeugklasse N1) mindestens 30 vom Hundert oder bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3 mindestens 65 vom Hundert, bezogen auf die Partikelemissionen ohne Nachrüstung, betragen.

Zu § 3 (Kennzeichnung)

Die Vorschrift regelt die Art und Beschaffenheit der Plaketten sowie ihre Anbringung. Um diese leicht zu unterscheiden und die Schadstoffgruppen deutlich zu erkennen, erhalten die Plaketten zwei unterschiedliche Farben. Die Plaketten der Schadstoffgruppen 2 und 3 sind weiß. Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 entsprechen weitgehend dem derzeit modernsten Stand der Abgasminderungstechnik bei Kraftfahrzeugen. Sie werden deshalb durch eine besondere Plakettenfarbe (grün) gekennzeichnet und können dadurch deutlich von Kraftfahrzeugen der Schadstoffgruppen 2 und 3 unterschieden werden. Das dient einer leichteren Überwachung möglicher Verkehrsbeschränkungen.

Die Plaketten müssen so beschaffen sein, dass sie lichtecht sind und nicht wiederverwendet oder gefälscht werden können. Sie müssen außerdem so beschaffen und angebracht sein, dass sie sich beim Ablösen von der Windschutzscheibe selbst zerstören.

Zu § 4 (Ausgabe der Plaketten)

Die Vorschrift regelt die Ausgabe der Plaketten. Neben den Zulassungsstellen und den nach Landesrecht zuständigen Stellen sollen auch die für die Durchführung der Abgasuntersuchung zugelassenen Stellen (z. B. technische Überwachungsvereine und Werkstätten) die Plaketten ausgeben können. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen erfolgt nach den emissionsbezogenen Schlüsselnummern in den Fahrzeugpapieren. Für Fahrzeuge, die unter die Mautregelung fallen, kann anhand der dort vorgenommenen Einstufung die Eingruppierung vorgenommen werden. Ggf. sind zum Nachweis Herstellerbescheinigungen erforderlich.

Um die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen und damit die Ausgabe der Plaketten zu erleichtern, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Übersicht über die emissionsbezogenen Schlüsselnummern für die Schadstoffgruppen bekannt geben.

Da es bei den Fahrbeschränkungen im Rahmen der Umsetzung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen im Gegensatz zum früheren Ozongesetz, wonach die gesamte Fläche eines Landes unter die Verkehrsbeschränkungen fallen konnte, um erheblich kleinräumigere Begrenzungen geht (z. B. einzelne Straßenzüge), sind besondere Regelungen für die Erteilung der Plaketten an ausländische Kraftfahrzeughalter nicht vorgesehen.

Zu § 5 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.