



Feinstaub und Fahrverbote

Umweltzonen und Plaketten-Verordnung

Das Befahren besonders abgasbelasteter Zonen soll in Zukunft Pkws und Lkws mit schlechteren Abgas-Standards verwehrt bleiben. Anlass ist die durchaus kritisch zu sehende Feinstaub-Belastung, zu welcher aber gerade der Kraftwagen-Verkehr kaum beiträgt.

Die Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge, kurz Feinstaubverordnung, ist eine deutsche Verordnung. Sie soll auf den Ausstoß von Feinstaub durch den motorisierten Personen- und Güterverkehr Einfluss nehmen. Sie wurde am 10. Oktober 2006 verabschiedet und trat am 1. März 2007 in Kraft.

Verordnung zur Kennzeichnung von emissionsarmen Fahrzeugen (35. BImSchV)

Das Bundeskabinett hat die "Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge" in geänderter Fassung beschlossen. Mit der Verordnung wird die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach der Höhe ihrer Partikelemission bundesweit einheitlich geregelt. Außerdem wird ein Verkehrszeichen eingeführt, das die örtlichen Behörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufstellen können. Mit dem Beschluss übernimmt die Bundesregierung die Änderungen, die der Bundesrat an der ursprünglich beschlossenen Kennzeichnungsverordnung gefordert hatte. Die Verordnung ist am 1. März 2007 in Kraft getreten.

Ermächtigungsgrundlagen sind § 40 Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (insoweit ist die Verordnung von der Bundesregierung erlassen) und verschiedene Ermächtigungsnormen des Straßenverkehrsgesetzes (insoweit sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Verordnungsgeber).

Es handelt sich um eine sogenannte „Artikelverordnung“: Als ihr Artikel 1 enthält sie die Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung - 35. BImSchV), Artikel 2 enthält verschiedene Änderungen der Straßenverkehrsordnung.

Der Zweck der Verordnung erschließt sich aus § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Danach beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 des Gesetzes dies vorsehen. Allerdings wird die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu regeln, dass Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung von Verkehrsverboten ganz oder teilweise ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, sowie die hierfür maßgebenden Kriterien und die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge festzulegen.

Diesem Zweck dient die 35. BImSchV: Sie regelt insbesondere die Einordnung von Fahrzeugen (Pkw, Lkw) in vier Schadstoffgruppen und die Ausnahmen und die Form und die Zuteilung von Plaketten entsprechend der Schadstoffgruppe. Ergänzend werden durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung neuen Verkehrszeichen eingeführt.



Der Skandal und der Widerstand.

Nur die allergrößten Kälber wählen ihre Metzger selber

Der Skandal

Nach der Einführung der Umweltzonen in Berlin, Köln und Hannover zum 1. Januar 2008 dürfen Fahrzeuge ohne eine rote, gelbe oder grüne Plakette nicht mehr in die betroffenen Innenstädte fahren.

Ein weiteres kommt dazu: Für Anwohner gibt es keine bundesweit einheitliche Regelung. So bestimmt jede Stadt selbst, wie sie mit denjenigen Besitzern älterer Autos umgeht, die in Umweltzonen wohnen. Ausnahmegenehmigungen bleiben häufig auf ein Jahr begrenzt und werden nur dann erteilt, wenn eine Nachrüstung nicht möglich ist. Für diese zeitlich begrenzte Fahrerlaubnis erheben die Behörden saftige Gebühren bis zu 1000 Euro.

Anwohner der Umweltzone sind also nicht von der Plaketten-Pflicht befreit, das gleiche gilt für Pendler, Wohnmobile, Umzugswagen, Handwerker oder ausländische Fahrzeuge. Auch der Lieferverkehr unterliegt grundsätzlich der Plaketten-Pflicht.

Staat und Politik wussten seit 1987 oder hätten wissen müssen, dass Feinstäube eine vergrößerte Gefahr darstellen. Die US-amerikanische Umweltschutzbehörde EPA nahm eine neue Bewertung von Immissionen vor. Während zuvor die Gesamtmission betrachtet wurde, sah man größere Gefahren beim einatembaren Anteil der Immissionen. Feine Partikel von den Schleimhäuten im Nasen/Rachenraum bzw. den Härchen im Nasenbereich werden nur bedingt zurückgehalten, während gröbere Partikel keine Belastung der Atemwege darstellen. Daher wird im Zusammenhang mit Feinstaub auch von inhalierbarem Feinstaub bzw. als thorakalem Schwebstaub gesprochen.

Anstatt die Bürger zu informieren und die Autohersteller zu motivieren, Rückhaltesysteme zu entwickeln, ließ man den Autokäufer ins offene Messer laufen. Das war

grob fahrlässig und berechtigt zu der Forderung, allen Fahrzeugen eine grüne Plakette zu erteilen, welche beim Kauf nicht mit den heute vorgeschriebenen Filtern ausgerüstet werden konnten.

Es ist ein Skandal sondergleichen, dass unsere Volksvertreter nicht nur sozial Schwache, sondern alle jene kaltblütig enteignen, welche sich kein neues Auto kaufen können oder sich von dem gewohnten und gut beherrschbaren Fahrzeug trennen wollen. Das gilt insbesondere auch für Reisemobileigner

Leute wehrt Euch!

Die kalte Entgeignung von 10 Millionen Kfz-Eignern ist skrupelloser als es selbst in der DDR praktiziert wurde.

Der ADAC strebt einen Musterprozess an. AGTAR ruft auf, gegen Bussgeldbescheide Widerspruch einzulegen. Und nehmt Eure Politiker in die Pflicht:

Jagt den Abgeordneten Eures Wahlkreises zum Teufel, falls dieser der Verordnung zugestimmt hat. Lasst es Euch von den Abgeordneten in Eurem Wahlkreis schriftlich geben, dass es zu der vorgenannten Ausnahmeregelung kommt.

Unterstützung zeichnet sich ab und wird nachfolgend wiedergegeben.

Aus der CDU-Fraktion kam die Forderung nach Ausnahmen, u.a. für alle Kraftfahrzeuge mit Benzinmotor. Auch die FDP ist aufgeschlossen.

Die Stadt München versucht in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag und anderen Verbänden, unter anderem dem ADAC, eine Ausnahmeregelung für Oldtimer vom Bundesgesetzgeber zu erwirken.

Der ADAC erwägt Klagen vor den Verwaltungsgerichten - zur Überprüfung der "Verhältnismäßigkeit" der neuen Umweltzonen, für die Autofahrer Plaketten erwerben müssen.

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP - Drucksache 16/5153 -

Ausnahmeregelung für Reisemobile von der Feinstaubverordnung

Vorbemerkung der Fragesteller: Die im Frühjahr 2006 beschlossene Kennzeichnungs-Verordnung sieht die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Feinstaubplaketten nach der Höhe ihrer jeweiligen Feinstaubemissionen vor. Mit einem zudem eingeführten neuen Verkehrszeichen „Umweltzone“ erhalten Städte und Kommunen die Möglichkeit auf der Basis von Luftreinhalteplänen der Bundesländer Fahrverbote für Kraftfahrzeuge auszusprechen. Von der Einhaltung von Umweltzonen und möglichen Fahrverboten sind auch Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter sowie Euro 2 und besser betroffen.

1. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter?
2. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 2?
3. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 3?
4. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 4?



Der Bestand an Wohnmobilen (Reisemobile) ist in der Merkmalskombination Alter der Fahrzeuge und Emissionsklassen nicht in der amtlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes vorgesehen.

Am 1. Januar 2007 waren in Deutschland 413.387 Wohnmobile (Reisemobile) zugelassen. Der Altersdurchschnitt liegt bei 12,3 Jahren, wobei es Schwankungen innerhalb der Bundesländer gibt (z.B. in TH 11,2 Jahre, in B 14,4 Jahre im Durchschnitt).

5. Welche durchschnittliche Jahresfahrleistung haben die in Deutschland zugelassenen Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter, Euro 2, Euro 3 und Euro 4?

Gemäß der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten „Fahrleistungserhebung 2002“ betrug die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Reisemobilen 11.128 km. Bislang werden keine regelmäßigen statistischen Erhebungen hierzu durchgeführt. Aussagen zur Jahresfahrleistung differenziert nach Emissionseinstufung liegen nicht vor

6. Welche wirtschaftliche Bedeutung haben Reisemobile in Deutschland?

Nach Angaben im CIVD Jahresbericht 2006/2007 des Caravaning Industrie Verband e.V. (CIVD) waren Anfang des Jahres 2007 413.387 Reisemobile in Deutschland zugelassen. Damit erzielte der Reisemobilmarkt eine Steigerung um 2,5 % im Vergleich zum Vorjahr mit 403.348 Fahrzeugen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass hier nur Fahrzeuge erfasst sind, die als Sonder-Kfz-Wohnmobile angemeldet wurden. Fahrzeughalter können ihre Reisemobile als PKW, LKW oder Büromobile anmelden, so dass es zu Verzerrungen der tatsächlichen Bestandszahlen an Reisemobilen kommen kann. Es wird davon ausgegangen, dass insgesamt 450.000 Reisemobile in Gebrauch sind. Nach einer Grundlagenuntersuchung des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) aus dem Jahre 2004, werden durch Reisemobilisten außerhalb von Campingplätzen mit rund 26,4 Millionen Personenübernachtungen/Aufenthaltstage und durchschnittlichen Gesamtausgaben pro Kopf von 37,20 € am Tag, jährliche Bruttoumsätze von 982,1 Mio. € erzielt. Verschiedene deutsche Wirtschaftszweige profitieren von diesem Effekt. Auf Gastronomie und Einzelhandel entfallen gleich hohe Anteile von jeweils 36,8 %. Dienstleistungsunternehmen profitieren zu einem Anteil von 26,4 %. Weitere Bruttoumsätze durch Reisemobilisten konnten wie folgt ermittelt werden: 390 Mio. € entstehen für Fahrtkosten durch Tagesausflüge außerhalb von Campingplätzen, 1.903 Mio. € entstehen durch Ausgaben für die Campingausrüstung.

7. Wie viele Unternehmen sind mit der Pflege und Erhaltung von Reisemobilen in Deutschland befasst? Laut dem Deutschen Caravaning Handelsverband (DCHV) sind 320 Betriebe in dem Verband organisiert. Bundesweit rechnet der Verband mit einer Anzahl von rund 600 Betrieben, die mit dem Vertrieb und dem Service an Reisemobilen befasst sind.

8. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Zahl der direkt und indirekt beschäftigten in Deutschland im Geschäftsbereich „Reisemobile“ vor und lassen sich Angaben über den in diesem Geschäftsbereich erzielten jährlichen Umsatz machen? Nach Angaben des Caravaning Industrie Verband e.V. (CIVD) steigerte die deutsche Caravaningindustrie im Jahr 2006 ihren Gesamtumsatz um 1,3 Prozent auf 5,08 Milliarden € (2005: 5,02 Mrd. €). Diese Zahl errechnet sich aus den Umsatzzahlen der Hersteller von Caravans und Reisemobilen im Neufahrzeuggeschäft (2006: 2,83 Mrd. € 2005: 2,79 Mrd. €), aus dem Absatz von Gebrauchtfahrzeugen (2006: 1,76 Mrd. € 2005: 1,74 Mrd. €) und aus dem Verkauf von Zubehör (2006: 485 Mio. € 2005: 488 Mio. €). Zu den direkten und indirekten Beschäftigungseffekten im Bereich Reisemobile liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor. Allerdings können diesbezüglich Aussagen über den gesamten Bereich Campingtourismus gemacht werden.

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die von Reisemobilen ausgehenden Umweltbelastungen (Feinstaub, Schadstoff-Emissionen etc.) vor, und wenn ja, lassen sich diese quantifizieren?

Der Anteil von Reisemobilen an den Emissionen des gesamten Straßenverkehrs liegt für Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide jeweils bei rund 1 %. An den Feinstaubemissionen des Straßenverkehrs haben Reisemobile einen Anteil von 2,5 % (Bezugsjahr 2005, Quelle TREMOD (Transport Emission Estimation Model)).

10. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, Ausnahmeregelungen von feinstaubbedingten Fahrverboten für Reisemobile zu treffen? Von der Bundesregierung sind für Wohnmobile (Reisemobile) keine Ausnahmeregelungen von den Fahrverboten in Umweltzonen vorgesehen. Nach § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung kann in Umweltzonen der Verkehr mit nicht gekennzeichneten Fahrzeugen gestattet werden. Die Entscheidung über solche Ausnahmen liegt bei den örtlich zuständigen Behörden, die die Situation vor Ort am Besten einschätzen können. Diese Regelung soll besondere Härten, die mit einem Fahrverbot verbunden sein können, vermeiden, ohne die Einhaltung der Luftqualitätsstandards der EU zu gefährden. Individuelle und öffentliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen.



Argumente gegen die Umweltzone

Wer keine Plakette bekommt, darf nicht mehr in die Stadt fahren. Betroffen sind fast zwölf Millionen Autos – rund ein Viertel des gesamten Fahrzeugbestandes legt die Verordnung potenziell lahm.

Ein Großteil der Feinstaubbelastung wird durch den Fernverkehr, Industrie und natürliche Quellen verursacht. Nur 11 % werden durch den lokalen Verkehr verursacht. Des Weiteren führen Umweltzonengegner an, dass die Umweltzone nicht das geeignete Mittel zur Reduktion des Feinstaubes sei, da mit Hilfe dieser die Belastung nur um 2–3 % gesenkt werden könne. Außerdem bestehe die Problematik, dass nicht alle Fahrzeuge mit Filtern nachgerüstet werden könnten. Aus der Umweltzonenproblematik resultiere ein geschätzter volkswirtschaftlicher Aufwand von ca. 1 Mrd. €, der durch Kauf von Plaketten, Umrüstungen bzw. Neuananschaffung von Fahrzeugen entsteht.

Der Gelsenkirchener Umweltmediziner Prof. Ewers schätzt die Folgen von „Übergewicht, Bewegungsmangel oder Rauchen“ viel gravierender für eine Gesundheitsschädigung ein: „[...]dagegen können Sie Feinstaub wirklich vernachlässigen“. Der Grazer Pathologe Helmut Popper sieht ebenso keine große Gefahr, da ein Selbstschutz des Körpers existiere „Der Mensch habe [...] im Laufe der Evolution Schutzmechanismen entwickelt.“[20]

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen bezifferte in einer Stellungnahme 2005 den Anteil der lokal erzeugten Auspuffabgase am Gesamtfeinstaub mit 11 %. Dazu kommen noch einmal 15 % aus lokal erzeugtem Abrieb und Aufwirbelungen. Trotzdem sind somit die lokal verkehrenden Kfz nicht die Hauptverursacher der Feinstaubbelastung.

Außerdem kommt eine Studie der Universität Duisburg-Essen zu dem Ergebnis, dass punktuelle Fahrverbote (am Beispiel der B224 im Essener Norden) nur für das Umfahren dieser Gebiete sorgen. Längere Umwege erzeugen so in der Summe höhere Luftverunreinigungen und die Belastung verlagert sich in benachbarte Wohnbezirke.

Weitere Informationen zu Feinstaub und Feinstaub-Belastung siehe Anhang.

ADAC-Position

1. Pkw und Reisemobile tragen nur zu einem geringen Teil zur Feinstaub-Belastung bei, ein Fahrverbot für Pkw, das einen massiven Eingriff in die Mobilität der Bürger bedeutet, ist daher nicht verhältnismäßig. Eine Plakettenregelung für Pkw wird somit als unnötig angesehen.
2. Nutzfahrzeuge (Lieferverkehr, Kleinlastwagen, etc.) tragen gerade in Ballungsräumen zu einem wesentlich höheren Anteil zur Feinstaub-Belastung bei als Pkw. Um die Luftqualität in Städten zu verbessern, sind in diesem Bereich Emissionsminderungen sinnvoll, z.B. auch durch die Verwendung von Erdgas als Kraftstoff.
3. Fahrverbote als kleinräumige und kurzfristige Maßnahme können nicht wirksam zur Verbesserung der Luft beitragen. Fahrverbote für große Gebiete (über die Ballungsräume hinaus) und über einen längeren Zeitraum könnten zwar die Luftqualität in geringem Umfang verbessern, dies würde aber das öffentliche Leben in Deutschlands Städten lahm legen und ist daher nicht durchführbar.
4. Viele Pkw-Besitzer ließen und lassen aus Umweltgründen ihre Dieselfahrzeuge nachrüsten bzw. legen beim Neukauf Wert auf die Ausstattung mit Partikelfilter, auch wenn dies nicht durch eine steuerliche Förderung unmittelbare monetäre Vorteile bringt.
5. Halter von Nutzfahrzeugen stehen dagegen i.d.R. unter so hohem Kostendruck, dass finanzielle Investitionen in umweltfreundlichere Fahrzeuge nicht in Kauf genommen werden können. Nur mit Einfahrtbeschränkungen für diese Fahrzeuggruppe kann Druck ausgeübt werden, auch bei stark emittierenden Nutzfahrzeugen den Partikelausstoß rasch zu verringern.
6. Die Kennzeichnungsverordnung legt nur die Grundlagen für die Kennzeichnung mehr oder weniger sauberer Fahrzeuge fest. Dies ist zwar die Voraussetzung für ein praktikables Verfahren für Zufahrtbeschränkungen, die praktische Ausgestaltung der Beschränkungen selbst erfolgt aber durch die Bundesländer. Schon bei Fahrverboten aufgrund von Sommersmog zeigte sich in der Vergangenheit, dass eine Reihe von Ausnahmeregelungen notwendig ist, um die Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten und um den Zugang zu Grundstücken zu ermöglichen. Solche Ausnahmen, insbesondere beim Lieferverkehr, verringern die ohnehin geringe Wirksamkeit von Fahrverboten noch weiter. Der ADAC wird das Rechtsschutzinteresse seiner Mitglieder als allgemeine Straßenbenutzer und Anlieger wahren.



Die Praxis

Feinstaubplakette

Es wurden vier Schadstoffgruppen definiert, von denen drei Gruppen durch Aufkleber (Plaketten) gekennzeichnet sind. Diese werden bei betroffenen Fahrzeugen (Pkw, Lkw) gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht. Die Plakette hat einen Durchmesser von 80 mm und ist schwarz umrandet.

Die Plaketten sind fälschungserschwerend und werden beim Versuch des Entfernens zerstört. Vor Aushändigung der Plakette wird das entsprechende Kfz-Kennzeichen mit einem lichtechten Stift in die Plakette eingetragen.

Farben der Untergründe

Schadstoffgruppe 2: verkehrsrot, RAL 3020

Schadstoffgruppe 3: verkehrsgelb, RAL 1023

Schadstoffgruppe 4: verkehrsgrün, RAL 6024

Es besteht keine generelle Pflicht zum Erwerb einer Feinstaubplakette.

Erwerb einer Plakette

Die Feinstaubplaketten können für einen Beitrag von meist 5 € unter anderem bei den Zulassungsbehörden, den technischen Diensten wie TÜV, GTÜ, KÜS, Dekra und den AU-berechtigten Werkstätten erworben werden. Hierzu ist, bei in Deutschland zugelassenen Kfz, die Vorlage des Fahrzeugscheins oder Fahrzeugbriefs beziehungsweise der Zulassungsbescheinigung notwendig; bei Lkw-Mautpflichtigen Fahrzeugen auch durch die entsprechenden Dokumente.

Schadstoffgruppen

Grundsätzlich erhalten Benzin-Kfz ohne Katalysator, mit ungeregeltem Katalysator und mit dem US-Kat der ersten Generation mit den Schlüsselnummern 03 und 11 keine Plakette.

Alle anderen Benzin-Kfz mit der Emissionsklasse Euro 1 oder höher erhalten eine grüne Plakette. Da Diesel-Kfz wesentlich höher am Feinstaubausstoß beteiligt sind, sind die Zuordnungen hier differenzierter und strenger.

Die vier Schadstoffgruppen werden in Anhang 2 der 35. BImSchV anhand der Anforderungen der verschiedenen emissionsschutzrechtlichen EU-Richtlinien definiert. Die Erfüllung der Voraussetzungen der jeweiligen Richtlinie ist gegenüber der Ausgabestelle allerdings durch die Emissionsschlüsselnummern des Kraftfahrzeuges nachzuweisen. Zu diesem Zweck hat der Bundesminister für Verkehr pp. eine Zuordnung der Schlüsselnummern zu den Schadstoffgruppen im Verkehrsblatt bekanntgemacht (VKBl. 2006 S. 867) Die Schadstoffgruppen der Verordnung sind nicht identisch zu den bestehenden Emissionsklassen.

Muss der Nachrüst-Partikelfilter in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden?

Nach Vorlage einer Abnahmebescheinigung für nachgerüstete Partikelfilter (gemäß Anhang V zur Anlage XXVI StVZO) trägt die Zulassungsstelle die Änderung in die Fahrzeugpapiere ein. Die Nachrüstung mit einem Partikelfilter führt jedoch nicht dazu, dass sich die für die Abgasprüfung nach geltendem Recht maßgebliche Schadstoffstufe (z. B. Euro 2 oder Euro 4) verändert. Denn die limitierten gasförmigen Schadstoffe (Kohlenmonoxid CO, Kohlenwasserstoffe HC und Stickoxide NOx) werden durch den Partikelfilter meist nicht verringert. Die in den Fahrzeugpapieren der betroffenen Fahrzeuge eingetragene, emissionsbezogene Schlüsselnummer bleibt deshalb gleich. Mit Partikelfilter nachgerüstete Fahrzeuge werden jedoch bei entsprechendem Nachweis durch einen Eintrag im Feld „Bemerkungen“ von Ziffer 33 (bisherige Fahrzeugpapiere) oder Ziffer 22 (neue Zulassungsbescheinigung) der Fahrzeugpapiere entsprechend gekennzeichnet (z. B. „Stufe PM 2 nachger. m. Typ: ...; KBA ... ab (Datum)“).



Umweltzone

Die deutschen Kommunen dürfen in Ballungsräumen Umweltzonen einrichten, um in diesen die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Fahrzeuge, die nicht unter die allgemeinen Ausnahmen fallen, dürfen in die ausgeschilderten Umweltzonen nicht einfahren bzw. sich in ihnen befinden. Gibt ein Zusatzschild Ausnahmen für Fahrzeuge bestimmter Schadstoffgruppe an (s.u.) dürfen diese Kfz einfahren, wenn die Plakette sichtbar hinter der Windschutzscheibe befestigt ist.

Ein Stufenplan zu den entsprechenden Luftreinhalteplänen sieht eine Ausweitung des Fahrverbots in zeitlichem Rhythmus vor, so dass nach der ersten Stufe (Fahrverbot von Fahrzeugen der Schadstoffgruppe 1) in einer zweiten Stufe auch die Fahrzeuge mit roten Plaketten und in einer dritten Stufe auch die Fahrzeuge mit gelben Plaketten von einem Fahrverbot betroffen sein werden.

Am 1. Januar 2008 wurde in Berlin die Umweltzone eingeführt, wonach sich in dem durch die S-Bahn gezeichneten Innenstadtbereich nur Fahrzeuge mit Plakette bewegen dürfen. 80 % der in der Hauptstadt zugelassenen Fahrzeuge fallen damit unter die Regelung. Auch die Stadt Köln führte zum 1. Januar 2008 eine Umweltzone ein. Das Innenstadtbereich linksrheinisch sowie die rechtsrheinischen Stadtteile Deutz und Mülheim sind nun ohne Plakette nicht mehr befahrbar. Außerdem wurde, ebenfalls am 1. Januar 2008, in Hannover eine Umweltzone eingerichtet.

Zunächst dürfen Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette diesen Bereich befahren, ab 1. Januar 2009 nur noch Fahrzeuge mit gelber und grüner Plakette.

Besteh. Umweltzonen

1. Berlin
2. Hannover
3. Köln

Geplante Umweltzonen

1. Augsburg
2. Freiburg im Breisgau
3. Heidelberg
4. Ilfeld
5. Karlsruhe
6. Leonberg
7. Ludwigsburg
8. Mannheim
9. Mühlacker
10. München
11. Neu-Ulm
12. Pforzheim
13. Pleidelsheim
14. Reutlingen
15. Schwäbisch Gmünd
16. Stuttgart
17. Tübingen

Karten der Umweltzonen können aus dem Internet heruntergeladen werden:

Augsburg / Freiburg im Breisgau / Heidelberg / Ilfeld / Karlsruhe / Leonberg / Ludwigsburg / Mannheim / Mühlacker / München / Neu-Ulm / Pforzheim / Pleidelsheim / Reutlingen / Schwäbisch Gmünd / Stuttgart / Tübingen

Ab 1. Januar 2010 schließlich nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette. Alle Kraftfahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen sind bis zum 31.12.2008 vom Verbot ausgenommen.

Im Stadtgebiet von Bochum wird geplant, die Umweltplakette zum 1. Juli 2008 einzuführen. Problematisch ist der hohe bürokratische Aufwand, allein in Frankfurt rechnet der Verkehrsdezernent Lutz Sikorski (Grüne) mit 35.000 Sondergenehmigungen.

Eine Liste und Karte von bereits eingerichteten und geplanten Umweltzonen befindet sich auf der Seite des Umweltbundesamtes.

Anwohner der Umweltzone sind nicht von der Plaketten-Pflicht befreit, das gleiche gilt für Pendler,

Wohnmobile, Umzugswagen, Handwerker oder ausländische Fahrzeuge.

Auch der Lieferverkehr unterliegt grundsätzlich der Plaketten-Pflicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, Fahrzeuge soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, Sondererlaubnisse zu erteilen. Der detaillierte Rahmen möglicher Ausnahmen steht aber noch nicht fest.

Verstoß

Kontrolliert wird nicht nur die Zonengrenze, sondern auch innerhalb der Zone parkende Autos; alle Fahrzeuge im öffentlichen Raum müssen daher eine Plakette haben, unabhängig davon, ob oder wo sie genutzt werden. Die Nichtbeachtung wird mit 40 € Bußgeld und einem Punkt im Verkehrszentralregister in Flensburg geahndet.

Je nach Zusatzschild unterhalb der Zonenkennzeichnung könnte die Einfahrt für Fahrzeuge mit roten und gelben Plaketten praktisch bereits jetzt untersagt werden, ein solches Fahrverbot wird aber erst ab dem 1. Mai geahndet.



Wie groß ist die Beeinträchtigung der Gesundheit durch Feinstaub?

ADAC bezweifelt Zahl der Feinstaub-Toten

70.000 Tote in Deutschland jährlich - aufgrund von Feinstaub. Das hat die Weltgesundheitsorganisation WHO errechnet. Nach Informationen des SPIEGEL kommt der ADAC in einer neuen Studie auf viel geringere Zahlen. Er will nun gegen die neuen Umweltzonen klagen.

310.000 Tote in Europa, 70.000 in Deutschland - die Zahl der jährlichen Feinstaub-Todesfälle, die die Weltgesundheitsorganisation WHO von Experten hat errechnen lassen, klingen erschreckend, Maßnahmen gegen Feinstaub wurden eingeleitet: Seit dem Jahr 2005 gelten europaweit eigentlich schon einzuhaltende Feinstaub-Grenzwerte, viele deutsche Städte überschritten die aber immer wieder.

2007 dann trat die neue Plakettenverordnung des Bundes in Kraft, demnach Städte in neu geschaffenen Umweltzonen solche Autos aussperren dürfen, die die Abgasanforderungen nicht erfüllen (siehe Grafik).

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) zweifelt an diesen Zahlen. Nach Informationen des SPIEGEL hat der ADAC Berlin-Brandenburg für Deutschland jährlich nur rund 4800 tödliche Lungenkrebs-, Asthma- oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen aufgrund von Feinstaub errechnet.

Als Verursacher von Feinstaub

gelten Verkehr, Industrie, Heizungen und Zigarettenrauchen.

Die feinen Partikel in der Luft kommen in Dieselruß, Reifenabrieb, Baustaub sowie den Abgasen aus Industrie und Heizungen vor. Aber auch Zigarettenrauch enthält große Mengen Feinstaub. Die feinen Teilchen werden nach ihrer Größe unterschieden: Partikel unter 10 Mikrometern (PM10) sind inhalierbar, noch kleinere Teilchen mit Durchmessern unter 2,5 Mikrometern (PM2,5) gelangen sogar bis in die Lunge.

Gesundheitsschäden

Nach einer EU-Studie sterben in der Europäischen Union jährlich 310.000 Menschen an Erkrankungen durch Feinstaubpartikel, davon 65.000 in Deutschland.

Feinstaub hat vielerlei gesundheitliche Auswirkungen. Betroffene leiden unter Entzündungen, Bronchitis, Asthma oder Allergiesymptomen. Als besonders gefährlich gelten Staubteile mit Durchmessern unter 2,5 Mikrometern. Sie sind so klein, dass sie nicht in Nase und Rachen hängen bleiben, sondern ungehindert in die Lunge gelangen. Dort können sie Krebs auslösen und sogar zum Herzinfarkt führen. In der EU gibt es bislang jedoch keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte für die kleinen, besonders gefährlichen Partikel.

Grenzwerte

In Deutschland gilt seit Anfang 2005 eine EU-Richtlinie. Pro Tag dürfen demnach nur noch höchstens 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft erreicht werden. Dieser Grenzwert gilt für Feinstaub kleiner als 10 Mikrometer (PM10) und darf an nicht mehr als 35 Tagen pro Jahr überschritten werden. In Deutschland gibt es mehr als 400 Messstationen für Feinstaub.

Maßnahmen

Zuständig für die Umsetzung der Vorgaben sind die Bundesländer. Die örtlichen Behörden sind verpflichtet, Gebiete aufzulisten, in denen die zulässigen Schadstoffmengen überschritten werden.

Echte Sanktionen gibt es bisher nicht. Diskutiert werden immer wieder Streckensperrungen für Lastwagen und Fahrverbote für veraltete Autos in Innenstädten.



Luftqualität in Städten

Wie gut oder schlecht ist die Luft in unseren Städten? Wie kann die Luft effektiv verbessert werden? Woher kommen die Emissionen? Wie stark ist der Pkw daran beteiligt? Welche Grenzwerte und Regelungen sind einzuhalten? Welche Maßnahmen werden diskutiert? Was sind die Auswirkungen auf den Autofahrer?

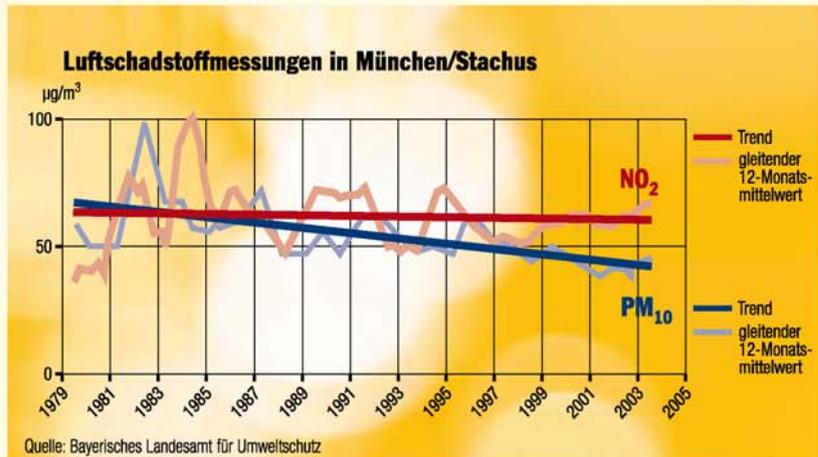
Die Luft in unseren Städten ist in den letzten Jahren zwar immer besser geworden. Aber besonders bei Stickoxiden und partikelförmigen Luftschadstoffen ist die Belastung nach wie vor hoch. Ein wesentlicher Verursacher der Luftbelastung ist dabei der Straßenverkehr, auch wenn der Schadstoffausstoß von Pkw und Lkw in der Vergangenheit deutlich verringert wurde. So liegen insbesondere an schlecht durchlüfteten Straßenzügen mit hohem Verkehrsaufkommen die Werte für Stickstoffdioxide (NO_2) und Partikel mit einem Durchmesser unter $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}) in einem gesundheits-schädlichen Bereich.

Die EU-Rahmenrichtlinie 96/62/EG und die Tochterrichtlinie 1999/30/EG geben für diese Schadstoffe strenge Grenzwerte vor. In Ballungsräumen, wo diese überschritten werden, sind im Rahmen von Luftreinhalte- und Aktionsplänen Maßnahmen festzulegen, die zu einer wirksamen Verbesserung der Luftqualität führen.

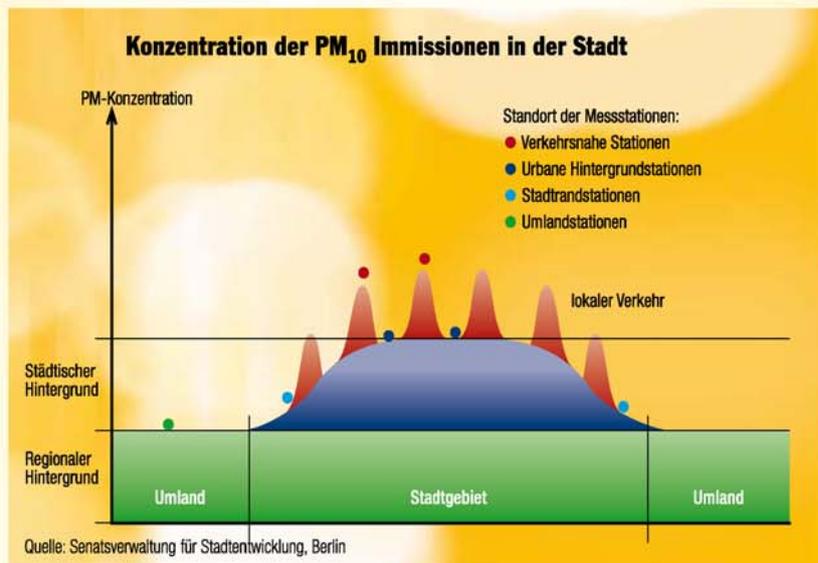
Emissionen

Schadstoffe entfalten ihre schädliche Wirkung am „Immissionsort“, also beispielsweise wenn sie vom Menschen eingeatmet werden. Doch wo kommen sie her? Partikel mit einem Durchmesser unter $10\ \mu\text{m}$ bleiben oft mehrere Tage in der Luft, bis sie ausgewaschen oder am Boden abgelagert werden. Auch Stickoxide werden verfrachtet und unterliegen vielfältigen chemischen Umwandlungen.

Verantwortlich für die Immissionen sind also nicht nur Emittenten im unmittelbaren räumlichen Umfeld. Weit entfernte Schadstoffquellen tragen sehr stark zur Luftbelastung in den Städten bei. Diese Schadstoffe können, je nach meteorologischen Bedingungen, viele hundert Kilometer weit transportiert werden.



Sowohl bei Stickstoffdioxid (NO_2) als auch bei Partikeln mit einem Durchmesser unter $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}) konnte die Luftbelastung verringert werden. Eine deutliche Verbesserung wurde insbesondere bei den Spitzenwerten erreicht.

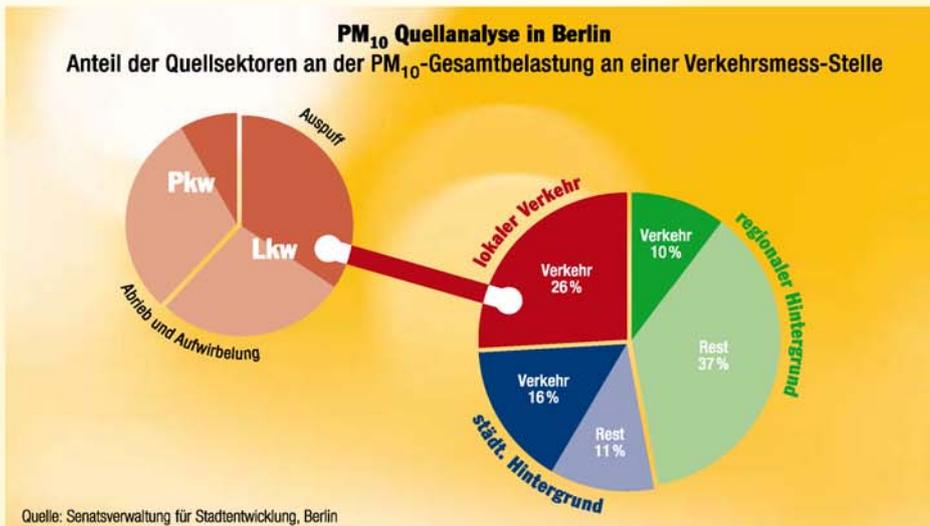


Auch im Umland liegt Feinstaub in der Luft: Die regionale Hintergrundbelastung liegt (im Jahresmittel) bei 15 bis $20\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} . In der Stadt wird in Wohngebieten und Parks ein städtischer Hintergrund von etwa 20 bis $30\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. An verkehrsnahen Messstationen kann die Konzentration von PM_{10} auf $50\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ ansteigen.

Verursacheranteile München 2002/2003	PM_{10}
Regionaler Hintergrund	49 – 62 %
Kraftfahrzeugverkehr	14 – 27 %
Genehmigungsbedürftige Anlagen	3 – 5 %
Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (Feuerungen privater Haushalte; Kleingewerbe; sonstige)	2 – 3 %
Sonstige Einflüsse (Differenz) (Baustellen, biogene Einflüsse, Sekundär-Aerosole, Abwitterung etc.)	9 – 28 %

Herkunft der PM_{10} Immissionen in München am Stachus und Luise-Kieselbach-Platz im Jahr 2003
(Quelle: Bayerisches Landesamt für Umweltschutz)

Quelle: ADAC



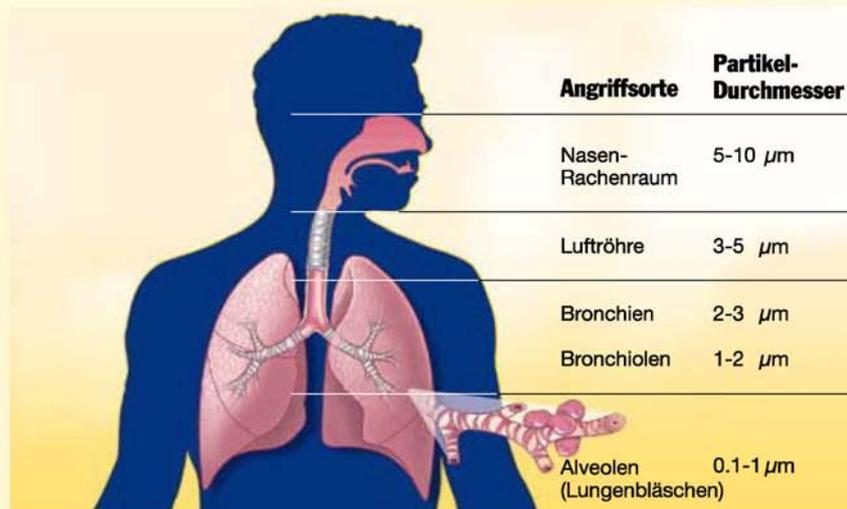
Rund die Hälfte der Emissionen, die zur Luftbelastung an verkehrsnahen Messstationen in Berlin beitragen, stammen nicht aus der Stadt, sondern werden durch Quellen außerhalb Berlins verursacht.

PM_{2,5} statt PM₁₀ als Grenzwert

Je größer der Durchmesser der Partikel, desto weiter oben im Atemtrakt des Menschen werden sie abgelagert. Feine Partikel mit einem Durchmesser unter 2,5 µm (PM_{2,5}) gelangen bis tief in die Lunge, daher sind sie besonders gefährlich für die Gesundheit. Auch die groben Teilchen sind schädlich, aber die gesundheitliche Relevanz von PM_{2,5} ist deutlich höher.

Derzeit gibt die Europäische Umweltgesetzgebung nur Grenzwerte für Partikel mit einem Durchmesser unter 10 µm (PM₁₀) vor.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit sollte zukünftig bei den Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität und bei den gesetzlichen Regelungen von Immissionskonzentrationen der Fokus eindeutig auf den für die menschliche Gesundheit wesentlichen Schadstoff PM_{2,5} gelegt werden.



Die Immissionskonzentration soll in Wohngebieten reglementiert werden, wo sich der größte Teil der Bevölkerung über längere Zeiträume aufhält.

Komponente	NO ₂		PM ₁₀	
	Kalenderjahr	1 Stunde	Kalenderjahr	24 Stunden
Grenzwert [µg/m ³]	40	200	40	50
zulässige Anzahl von Überschreitungen	-/-	18/Jahr	-/-	35/Jahr
Stichtag	1.1.2010	1.1.2010	1.1.2005	1.1.2005

Die Regelungen der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft

Quelle: ADAC