



Abgas-Einstufungen und Fahrverbote

Plaketten zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge

Mit der "Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge" wird die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen entsprechend Ihrer Schadstoffgruppe bundesweit einheitlich geregelt. Außerdem wird ein Verkehrszeichen eingeführt, das die örtlichen Behörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufstellen können.

Gekennzeichnet werden Pkw, Nutzfahrzeuge und Busse von Euro 2 bis Euro 4 (Pkw) und Euro II bis Euro V (Lkw, Busse) nach den von den Fahrzeugen eingehaltenen europäischen Grenzwertstufen. Bei erfolgreicher Nachrüstung des Fahrzeuges können Autofahrer die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe erreichen. Bei Nachrüstung von Diesel-Pkw mit einem Partikelminderungssystem ist dabei die damit erreichte Partikelminderungsstufe (PM-Stufe) entscheidend. Dieselfahrzeuge mit Abgasstandard Euro 1 oder schlechter und Fahrzeuge mit Ottomotor ohne geregelten Katalysator bzw. geregeltem Katalysator der ersten Generation erhalten keine Plakette.

Die Verordnung wurde am 16. Oktober 2006 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 2218) veröffentlicht. Sie tritt am 01. März 2007 in Kraft.

Die Regelungen zur Anwendung der Verkehrsbeschränkungen, insbesondere in welchem räumlichen und zeitlichen Umfang diese durchgeführt werden, welche Schadstoffgruppen ausgenommen werden u.s.w., obliegen den Bundesländern und werden im Rahmen von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen für Ballungsräume festgelegt. Für eine differenzierte Ausgestaltung dieser Beschränkungen ist eine Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Plaketten erforderlich. Entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge können ganz oder teilweise von möglichen Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden.

Plaketten nach Schadstoffgruppen

Die Plaketten sind kreisförmig mit einem Durchmesser von 8 cm und erhalten je nach Schadstoffklasse unterschiedliche Farben (rot, gelb, grün). Sie enthalten in schwarzer Schrift die Nummer der Schadstoffgruppe (2, 3, 4) sowie ein Schriftfeld, in dem das Kfz-Kennzeichen eingetragen wird.

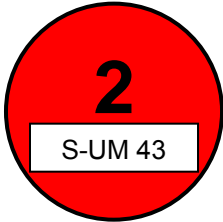
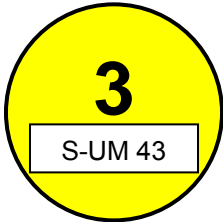
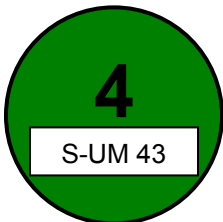
Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen erfolgt nach der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummer. Um die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen und damit die Ausgabe der Plaketten zu erleichtern, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung eine Übersicht über die emissionsbezogenen Schlüsselnummern für die Schadstoffgruppen im Verkehrsblatt (Heft 23 vom 15.12.2006) bekannt geben. Die Tabelle auf Seite 2 zeigt die Zuordnung der Pkw-Emissionsschlüsselnummern zu den vier Schadstoffgruppen.

Autobesitzer können gegebenenfalls durch Nachrüstung der Fahrzeuge die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe und damit eine höhere Plakette erreichen.

Für Diesel-Pkw die bereits mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind bzw. nachgerüstet werden, ist für die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe die mit dem Partikelfilter erzielte Partikelminderungsstufe PM1 bis PM5 gemäß Anlage XXVI StVZO entscheidend.

Zur Festschreibung einer weiteren Partikelminderungsstufe PM0 sowie entsprechender Partikelminderungsklassen PMK0 bis PMK5 für Nutzfahrzeuge sind entsprechende Änderungen der Anlagen XXVI und XIV StVZO in Vorbereitung.

Die Plaketten werden nach folgenden Kriterien vergeben:

Schadstoffgruppe / Plakette	Zugeordnete Emissionsschlüsselnummern für Pkw		
	Benziner	Diesel	Diesel mit Partikelfilter *)
<p>Schadstoffgruppe 1 - Keine Plakette:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pkw mit Ottomotor ohne geregelterm Katalysator bzw. geregelterm Katalysator nach Anlage XXIII StVZO • Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro 1 oder schlechter • Lkw nach Euro I oder schlechter 	0 bis 13, 15, 17, 77, 88, 98	0 bis 24, 34, 40, 77, 88, 98	-
<div style="text-align: center;">  </div> <p>Schadstoffgruppe 2 - Rote Plakette:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro 2 <p>Lkw nach Euro II</p>	-	25 bis 29, 35, 41, 71	-
<div style="text-align: center;">  </div> <p>Schadstoffgruppe 3 - Gelbe Plakette:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro 3 • Lkw nach Euro III <p>Diesel Pkw mit Nachrüstung entsprechend PM1 (Pkw ≤ 2.500 kg zGG)</p>	-	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	PM1: 14, 16, 18, 21, 22, 25 bis 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77
<div style="text-align: center;">  </div> <p>Schadstoffgruppe 4 - Grüne Plakette:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro 4 • Lkw nach Euro IV, Euro V und EEV • Diesel- Pkw mit Nachrüstung entsprechend PM1 (Pkw > 2.500 zGG), PM2, PM3 und PM4 • Diesel-Pkw mit Partikelemissionen unter 5 mg/km (Vorschlag für Euro-5), entspricht PM5 • Pkw mit Ottomotor und geregelterm Katalysator (ab Abgasrichtlinie 91/441/EWG) <p>Kfz ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektromotor, Brennstoffzelle)</p>	14, 16, 18 bis 70, 71 bis 75	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	PM1: 49 bis 52 PM2: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 48, 67 bis 70 PM3: 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 66 PM4 PM5

***) Erläuterungen zu den Partikelminderungsstufen:**

- **PM1** ist für die Nachrüstung von Euro-1- und Euro-2-Diesel-Pkw vorgesehen. Diese Fahrzeuge halten nach geltendem Recht lediglich einen Grenzwert für die Partikelmasse von 0,18 g/km bzw. 0,08 g/km ein. Durch Nachrüstung eines Partikelfilters muss der für Euro-3-Diesel-Pkw geltende Grenzwert von 0,05 g/km erreicht werden.
- **PM2** ist für die Nachrüstung von Euro-3-Diesel-Pkw vorgesehen. Hier gilt ein Grenzwert von 0,05 g/km. Durch Nachrüstung eines Partikelfilters muss der für Euro-4-Diesel-Pkw geltende Grenzwert von 0,025 g/km erreicht werden.
- **PM3** ist auf die Nachrüstung von ab Werk nicht vorbereiteten Euro-4-Diesel-Pkw abgestellt. Sie halten nach geltendem Recht lediglich einen Grenzwert von 0,025 g/km ein. Bei Nachrüstung eines Partikelfilters muss der halbierte Euro-4-Grenzwert von 0,0125 g/km erreicht werden.
- **PM4** greift auf den von der Europäischen Kommission für die zukünftige Euro 5 vorgeschriebenen PM-Grenzwert von 0,005 g/km zurück. Diese Stufe wurde für die Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Euro-4-Diesel-Pkw geschaffen, die bereits ab Werk entsprechend vorgerüstet sind, aber wegen fehlender Produktionskapazitäten nicht bereits mit so genannten „geregelten Partikelfiltern“ ausgerüstet werden konnten, die eine Minderungsrate von mehr als 90 Prozent erreichen.
- **PM5** gilt für Euro-3- und Euro-4-Diesel-Pkw, die ab dem Tage, an dem sie erstmals für den Verkehr zugelassen wurden/werden, anstelle eines PM-Grenzwertes von 0,050 bzw. 0,025 g/km den von der Europäischen Kommission für die zukünftige Euro 5 vorgeschriebenen PM-Grenzwert von 0,005 g/km einhalten.

Wo steht die Emissionsschlüsselnummer in den Kfz-Papieren?

Bei Fahrzeugpapieren, die vor dem 1. Oktober 2005 ausgestellt wurden:
(eingekreistes Zahlenfeld, unter "Schlüsselnummer zu 1")



Entscheidend sind die beiden letzten Ziffern der umrundeten Zahl. In diesem Fall lautet die Emissions-Schlüsselnummer "30". Da es sich um ein Benzinfahrzeug (PKW) handelt, würde dieses Auto nach der Tabelle in die Schadstoffgruppe 4 eingeordnet werden und eine grüne Plakette erhalten.

Bei Fahrzeugpapieren, die nach dem 1. Oktober 2005 ausgestellt wurden:
 (hier steht die Schlüsselnummer in Zeile 14, unter 14.1)

Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugkarte) 5-S-0-250/06-00134 Bundesrepublik Deutschland Bundesrepublik Stuttgart 07/08 Stuttgart, 15.09.08	25.06.2003	8566	515	0076	2	1	44/5000	151
	01		0200		3916		1683	
	WF00XX			0	1437		1105	
	J03					1510	1510	
					800	760		
					800	760		
					78		72	
							5	
	FORD (D)				175/65R14	760		
	PERSÖNLICHKEITEN				175/65R14	760		
	GESCHLOSSEN						7	
	EURO 4						01*2001/116*0210*02	
	Benzin						17.03.2003	K: UK974387
	0001	0462	1299					

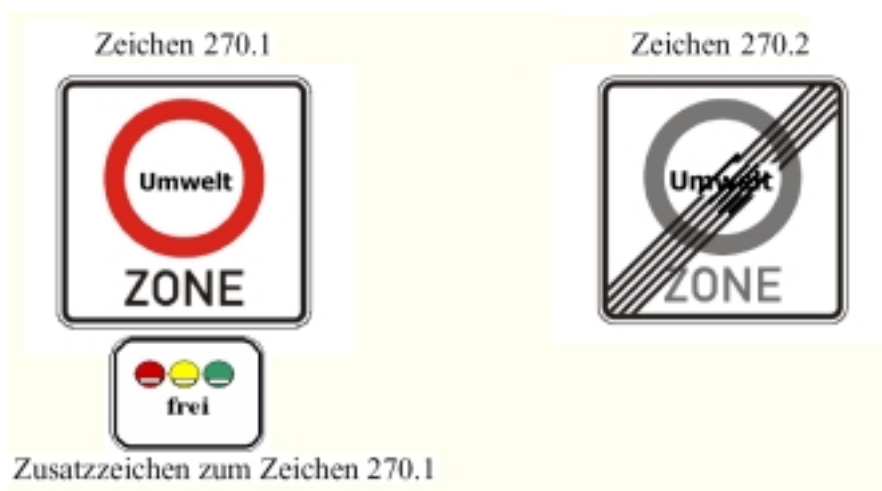
Entscheidend sind die beiden letzten Ziffern der umrundeten Zahl. In diesem Fall lautet die Emissions-Schlüsselnummer "62". Da es sich um ein Benzinfahrzeug (PKW) handelt, würde dieses Auto nach der Tabelle in die Schadstoffgruppe 4 eingeordnet werden und eine grüne Plakette erhalten.

Weitere Details der Kennzeichnungsverordnung

Regelungen zu Fahrverboten betreffen auch ausländische Fahrzeuge, sie benötigen daher auch Plaketten zur Kennzeichnung der Schadstoffklasse, um von Verkehrs-Sperrungen ausgenommen zu werden. Dazu sind entsprechende Nachweise über die Einhaltung der europäischen Abgasnormen aus dem Heimatland vorzulegen. Ist dies nicht möglich, richtet sich die Einteilung nach dem Jahr der Erstzulassung. Für Lkw, die unter die Mautregelung fallen, können die in der Lkw-Maut-Verordnung vorgesehenen Nachweise zum Schadstoffausstoß genutzt werden.

Die Plaketten werden bei den Zulassungsbehörden sowie den zur Abgasuntersuchung zugelassenen Stellen, also technischen Überwachungsvereinen und über 30.000 Werkstätten, erhältlich sein.

Der Beginn von Fahrverbotszonen ist durch das neue Zeichen 270.1, das Ende durch Zeichen 270.2 zu kennzeichnen. Auf Zusatzzeichen werden jene Plaketten dargestellt, deren Schadstoffgruppen vom Fahrverbot ausgenommen sind.



Von den Verkehrsverboten ausgenommen, auch wenn sie nicht mit einer Plakette gekennzeichnet wurden, sind zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, mobile Maschinen und Geräte, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie Arbeitsmaschinen. Dies gilt auch für Fahrzeuge für medizinische Betreuung oder den Transport von Behinderten (Eintrag "aG", "H" oder "BI" im Schwerbehindertenausweis), sowie für Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Militär.

Die Richtlinie sieht vor, dass in "unaufschiebbaren Fällen" durch die Behörden oder die Polizei vor Ort Fahrzeuge vom Fahrverbot ausgenommen werden können, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, oder wenn "überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern", insbesondere zur Aufrechterhaltung von Fertigungs- und Produktionsprozessen.

ADAC-Position

Der ADAC bezieht dazu folgende Position:

- Pkw 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 ist somit unnötig.
- 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.
- 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.
- 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. Halter von Nutzfahrzeugen stehen dagegen i.d.R. unter so hohem Kostendruck, dass finanzielle Investitionen in sauberere Fahrzeuge nicht in Kauf genommen werden können. Nur mit Einfahrtbeschränkungen für diese Fahrzeuggruppe kann Druck ausgeübt werden, auch bei stark emittierenden Nutzfahrzeugen den Partikelaustritt rasch zu verringern.
- 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 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 Ausgabe der Plaketten für die Fahrzeuge darf für die Autofahrer keine zusätzlichen Kosten verursachen. Fahrzeughalter mit sauberen Fahrzeugen zum Kauf einer Plakette zu nötigen, ist nicht akzeptabel. Wie schon die Plaketten für die Smog- und Ozongesetzgebung müssen auch die Feinstaub-Plaketten kostenlos abgegeben werden.
- Fahrzeuge mit Ottomotor emittieren keine Partikel, auch wenn sie nur mit einem unregelmäßigem bzw. regelmäßigem Katalysator der ersten Generation ausgerüstet sind. Diese Kfz sind aber der Schadstoffgruppe 1 zugeteilt, erhalten keine Plakette und sind von Fahrverboten aufgrund hoher Feinstaubbelastung betroffen. Diese unspezifische Behandlung wird vom ADAC abgelehnt.