

Eckpunkte für eine Kennzeichnungsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG

1. Ziel der Verordnung

Die Verordnung soll die **bundeseinheitliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zu den Partikelemissionen** regeln. Diese Fahrzeuge können zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte ganz oder teilweise **von Verkehrsverboten ausgenommen** werden. Die begünstigten Fahrzeuge werden durch **Plaketten** gekennzeichnet. Fahrzeuge ohne Plakette dürfen in den gesperrten Straßen nicht fahren. Die Regelungen zur Anwendung der Verkehrsbeschränkungen obliegen den **Ländern**.

Die Kennzeichnung betrifft Lkw, Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Maßgeblich für die Kennzeichnung sind die unter 3. aufgeführten Emissionsgruppen.

Die Nachrüstung mit Partikelfiltern bei Pkw soll nach dem von der Bundesregierung erarbeiteten Gesetzentwurf ab 2006 über die Kraftfahrzeugsteuer - rückwirkend auch für 2005 - gefördert werden. Durch die Nachrüstung wird den Haltern von älteren Dieselfahrzeugen die Möglichkeit gegeben Verkehrsbeschränkungen für ihre Fahrzeuge zu vermeiden.

2. Plaketten

Lkw, Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor werden nach der Höhe ihrer Partikelemissionen in **drei Emissionsgruppen** eingeteilt. Die Gruppen mit den **höchsten Emissionen erhalten keine Plakette**, d.h. sie dürfen in den aus Emissionsgründen gesperrten Straßen nicht fahren. Die beiden anderen Gruppen werden durch eine Plakette gekennzeichnet.

- Die **bessere Gruppe**, erhält eine runde, **leuchtend gelbe Plakette**. Diese Gruppe orientiert sich an den heute geltenden Grenzwerten.
- Die **beste Gruppe**, erhält eine runde, **leuchtend grüne Plakette** und orientiert sich an den von der EU vorbereiteten künftigen Abgasgrenzwerten.
- **Kraftfahrzeuge mit Otto-Motor** (Lkw, Pkw, leichte Nutzfahrzeuge) **mit geregelter Katalysator** erhalten eine runde, **leuchtend blaue Plakette**.
- **Otto-Kraftfahrzeuge ohne geregelten Katalysator** erhalten eine runde, **schwarze Plakette**.

Die Plaketten werden von den Straßenverkehrsbehörden nach Vorlage der Kraftfahrzeugpapiere ausgegeben.

3. Emissionsklassen

Lkw

- **Schlechteste Gruppe**
PM > **100 mg/kWh**
Euro 0 (**kein Partikelgrenzwert**), Euro I PM **400 mg/kWh** und Euro II PM **150 mg/kWh**,
- **Gelbe Gruppe**
PM < **100 mg/kWh** (entspricht Grenzwert Euro III, heute gültiger Grenzwert). Dieser Grenzwert kann auch durch Nachrüstung aus den schlechteren Abgasstufen erfüllt werden
- **Grüne Gruppe**
PM < **20 mg/kWh** (Partikelgrenzwert der Abgasstufe Euro IV/V, des z. Zt. strengsten künftig verbindlich in Kraft tretenden Grenzwerts der EU). Diese Grenzwerte können wie oben dargestellt auch durch Nachrüstung erfüllt werden.

Pkw

- **Schlechteste Gruppe**
PM > **50 mg/km** (Grenzwertstufen Euro 2 und schlechter)
- **Gelbe Gruppe**
PM < **50 mg/km**, (entspricht Partikelgrenzwert Abgasstufe Euro 3).Dieser Grenzwert kann auch durch Nachrüstung aus schlechteren Abgasstufen erfüllt werden.
- **Grüne Gruppe**
PM < **5 mg/km** (entspricht dem von der EU-Kommission für die noch festzulegende Grenzwertstufe Euro 5 vorgeschlagenen Partikelgrenzwert). Nach dem Konzept der Bundesregierung zur steuerlichen Förderung von Diesel Pkw soll der Wert auch bei der Nachrüstung gefördert werden.

Leichte Nutzfahrzeuge

- Für **leichte Nutzfahrzeuge (leichte Nfz)**, die vom Hersteller **als Lkw zugelassen** sind, gelten die **Anforderungen wie bei Lkw**. Soweit erforderlich werden bei der technischen Festlegung der Nachrüstkriterien für Motoren, die aus dem Pkw-Bereich stammen, die Kriterien für Pkw heranzuziehen sein.

- Die nach der Pkw-Richtlinie zugelassenen leichten Nfz, die nur die Euro 2 Grenzwerte oder noch schwächere Grenzwertstufen einhalten, gehören der schlechtesten Gruppe an.
- Für die **Gelbe Gruppe** gelten die PM-Grenzwerte für leichte Nfz der Abgasstufe Euro 3. Durch Nachrüstung kann diese Stufe auf schlechteren Grenzwertstufen erreicht werden.
- Für die **Grüne Gruppe** darf wie bei den Pkw ein Grenzwert von PM 5 mg/km nicht überschritten werden.

4. Nachrüstung

Die technischen **Anforderungen für die Nachrüstung sind in der StVZO** festzulegen.

Schon mit einfachen offenen Nachrüstsyste men lassen sich beim Lkw Partikelminderungsra ten von 60% bis 80% erreichen. Da die Emissionen insbesondere der alten Lkw deutlich höher sind als die von Pkw lassen sich durch diese Maßnahmen die mit Abstand höchsten Minderungsra ten erzielen. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes liegt der Anteil der Nutzfahrzeuge einschließlich der Busse bei den Partikelemissionen aus dem Auspuff in den Städten durchschnittlich bei 62,1%.

Hinweis

Die Bundesregierung setzt sich bei der EU-Kommission für eine rasche Festlegung der weiteren Abgasstufen **Euro VI** für Lkw und **Euro 5** für Pkw ein. Diese Grenzwerte werden auch weitere Stickoxidminderungen bringen. Im Hinblick darauf kann die Kennzeichnungsverordnung, sobald die Werte vorliegen, um diesen Bereich ergänzt werden.

Da die Stickoxidemission von alten Ottokraftfahrzeugen ohne geregelten Katalysator drastisch höher ist, als diejenige von Fahrzeugen mit geregelten Katalysator, wird schon jetzt für diese Fahrzeugkategorie eine besondere Kennzeichnung eingeführt.