



Bundes-Luftnummer

Noch immer sorgt der Feinstaub für dicke Luft zwischen dem Bundesumweltminister und den Umweltministern der Länder. Jetzt will der Bund die Kennzeichnungsverordnung nachbessern – alle Forderungen der Länder sind indes nicht erfüllt

Welche deutsche Stadt wird die erste Umweltzone einrichten? Nachdem Stuttgart 175 Tage Grenzwertüberschreitungen im Jahre 2006 aufwies und damit die Stadt mit den größten Feinstaubproblemen in Deutschland war und dennoch bis auf Weiteres nicht mehr am „Rennen“ teilnimmt, laufen sich nun für einen Start zum Oktober 2007 die Städte Regensburg (61 Tage) und München (92) warm. Anfang 2008 wollen Augsburg (65), Berlin (70), Hannover (27), Ilsfeld (60), Köln (28), Leonberg (39), Ludwigsburg (28), Mannheim (51), München (92), Neu-Ulm (39), Pleidelsheim (76), Schwäbisch-Gmünd (57) und Tübingen (84) ebenfalls starten. Ab dem Jahr 2010 möchten die Städte Freiburg (44), Heidelberg (28), Karlsruhe (51), Mühlacker (58), Pforzheim (42) und Reutlingen



1. Juni 2007: Der Bundesumweltminister Sigmar Gabriel eröffnet in Menden beim VW Partikelfilter-Zulieferer HJS die Umwelttage. Links im Bild der Minister und rechts der Unternehmer Herrmann J. Schulte, der in diesem Jahr mit seinen rund 500 Mitarbeitern das 30-jährige Firmenjubiläum feiert

FOTOS: GTÜ, HANSA-PRESS, GRAF

(44) ihren Bürgern mit dem Aussperren von unreinen Autos bessere Luft beschere. Laut einer EU-Richtlinie dürfen an nicht mehr als 35 Tagen die als gesundheitsschädlich eingestuften Feinstäube PM10 (Partikel kleiner 10 Mikrogramm) einen Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm überschreiten – andernfalls müssen die für den Umweltschutz zuständigen Stellen Maßnahmen zur Reduktion einleiten.

Ob nun die bayrischen Städte tatsächlich Fahrverbote im Sinne des Luftschutzes verhängen dürfen, ist noch fraglich – hat doch das verantwortliche Umweltschutzministerium des Freistaates genauso wie das des Landes Baden-Württemberg Nachbesserungen bei der Kennzeichnungsverordnung eingefordert.

Die seit dem 1. März 2007 bundesweit gültige Verordnung regelt die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen entsprechend ihrer Schadstoffgruppe und definiert Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge oder Nutzer zum Einfahren in Umweltzonen. Diese Zonen werden nach Maßgabe der Länder von den Städten festgelegt und durch Verkehrsschilder gekennzeichnet. Grundsätzlich dürften hier nur noch Autos mit geforderten Umweltplaketten bewegt werden.

Die beiden südlichen Bundesländer haben im März grüne Umweltplaketten für die durchsauberen G-Kat Benziner der ersten Generation sowie die Erweiterung der Partikelfilternachrüstung für Euro 1 Dieselaautos und Nutzfahrzeuge gefordert.

Auch Fahrverbotsausnahmen sollen präzisiert werden. Ohne diese Nachbesserungen wollen Bayern und Baden-Württemberg keine Umweltzonen einrichten. Das Bundeskabinett hat nun am 4. Juli die vom Bundesumweltminister Sigmar Gabriel ausgearbeiteten Änderungen der Kennzeichnungsverordnung beschlossen. Bevor diese in Kraft treten können, muss der Verordnungsentwurf noch gegenüber der EU notifiziert und dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet werden. Frühestens Anfang 2008 wären dann die Modifikationen rechtskräftig.


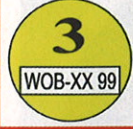
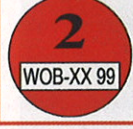
In dem Entwurf sind nahezu alle Wünsche der Länder verwirklicht, bis auf einen nicht unerheblichen: Laut Bundesumweltministerium ermöglicht die bisher geltende Fassung der

Kennzeichnungsverordnung den Länderbehörden, bestimmte Gruppen von Fahrverboten auszunehmen – etwa Handwerker, Anlieger oder Besitzer von Oldtimern. An diesem heißen Eisen möchte sich der Bundesumweltminister anscheinend nicht die Finger verbrennen und überlässt es den Ländern. In der Konsequenz kann das zu sehr heterogenen Ausnahmegenehmigungen führen: So könnte man mit einem Oldtimer mit H-Kennzeichen in Hannover unbehelligt fahren, in Berlin müsste der Fahrer des Vehikels ein Fahrtenbuch mit der Auflage, eine Jahreskilometerzahl nicht zu überschreiten, führen und in Köln dürfte sich der Oldtimerfreund hingegen nur zu Fuß in der Umweltzone bewegen. Die Umweltzonen-Willkür treibt freilich noch ganz

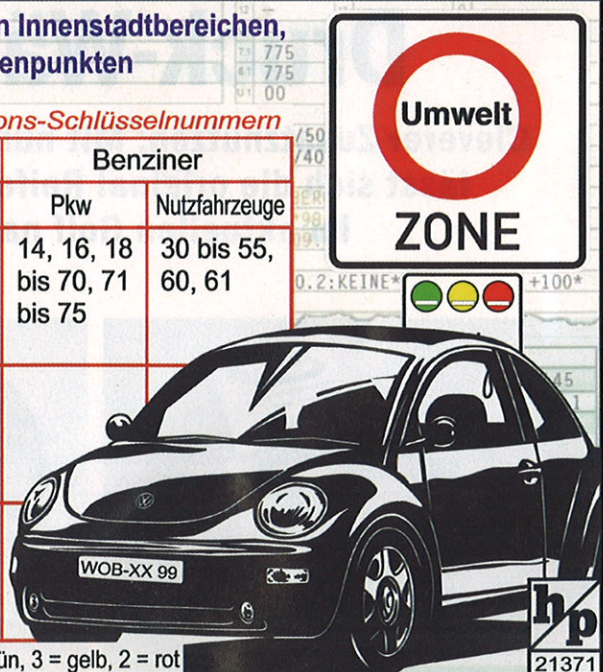
andere Blüten: Wie in den eingangs aufgezählten Städten sollen zunächst die Autos der Schadstoffgruppe 1, also die ohne Umweltplakette, verbannt werden. Die rot-grüne Koalition im hannoverschen Stadtrat beabsichtigt bereits drastische Verschärfungen – Dieselaautos sollen ab 2009 nur mit mindestens Euro 3 und ab 2010 mit mindestens Euro 4 in der Leine-Metropole fahren. So gerät die Umweltgesetzgebung zum billigen Instrument, die Autofahrer weiter zu drangsalieren: Vielleicht sollten die Stadtväter einmal anstelle der Fahrverbote über die umwelt- und nervenbelastenden Kaskaden roter Ampeln nachdenken. Mit einer grünen Welle wäre das marginale Feinstaubproblem in der niedersächsischen Landeshauptstadt wohl auch lösbar. cg

für freie Fahrt in Umweltzonen von Innenstadtbereichen, Bundesstraßen und Verkehrsknotenpunkten

Die wichtigsten Emissions-Schlüsselnummern

Quelle: TÜV-Süd	Diesel		Benziner	
	Pkw	Nutzfahrzeuge	Pkw	Nutzfahrzeuge
	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91	14, 16, 18 bis 70, 71 bis 75	30 bis 55, 60, 61
	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	34, 44, 54, 70, 71		
	25 bis 29, 35, 41, 71	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61		

Plakettenfarbe nach Schadstoffgruppe: 4 = grün, 3 = gelb, 2 = rot



Die Emissions-Schlüsselnummer findet sich in alten Fahrzeugpapieren an den letzten beiden Stellen in Ziffer 1 und bei neuen Papieren in Ziffer 14.1. Die älteren G-Kat Benziner mit den Schlüsselnummern 01 und 77 sollen zum Jahresende eine grüne Umweltplakette erhalten