

**24.02.06****U - Fz - In - Vk****Verordnung  
der Bundesregierung**

---

**Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über  
die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge****A. Problem und Ziel**

Zur Durchführung von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung nach § 40 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz notwendig.

Die Bundesländer benötigen für die Reduzierung zu hoher Schadstoffbelastungen, z.Z. insbesondere Feinstaub, durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen ein Instrumentarium, das auch Ausnahmen für entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung und eine einfache Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs zulässt. Die Verordnung regelt die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu unterschiedlichen Schadstoffgruppen, bestimmt die Ausgestaltung der Plaketten und legt Anforderungen, welche bei der Kennzeichnung von Fahrzeugen zu erfüllen sind, fest.

Außerdem wird ein Verkehrszeichen in der Straßenverkehrs-Ordnung festgelegt, welches die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ermöglicht.

**B. Lösung**

Erlass einer Verordnung nach § 40 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz

**C. Alternativen**

Keine

## **D. Finanzielle Auswirkungen**

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand:

Für die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen entstehen ggfs. bei Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die mit dem Aufstellen der Verkehrszeichen verbundenen Kosten, die im Rahmen der Straßenbaulast zu bewältigen sind. Da derzeit nicht absehbar ist, in wie vielen Fällen verkehrsrechtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen auf der Grundlage der Neuregelungen erfolgen werden, sind die Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Diese werden jedoch aus den Haushaltstiteln für Straßenbau des jeweiligen Straßenbaulastträgers bestritten, ohne dass diese Titel hierfür erhöht werden müssten.

### 2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand:

Die Verordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

## **E. Sonstige Kosten**

Für die Ausgabe der Plaketten entstehen sowohl den privaten Kraftfahrzeughaltern als auch der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, allenfalls geringfügige zusätzliche Kosten, da die Ausgabe der Plakette nur auf Antrag erfolgt.

Nennenswerte Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**24.02.06**

**U - Fz - In - Vk**

**Verordnung**  
der Bundesregierung

---

**Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 23. Februar 2006

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften  
über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



**Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung  
emissionsarmer Kraftfahrzeuge**

Vom ...

Es verordnen auf Grund

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

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 5a in jeweils Verbindung mit Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

[...] Verordnung zur Durchführung des  
Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
(Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge  
mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – [...] BImSchV)

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt 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 A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 (ABl. EU Nr. L 310, S. 10) geändert worden ist.

(2) Diese Verordnung findet keine Anwendung auf:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Artwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen "aG", "H" oder "Bl" nachweisen,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können,
8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,
9. zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt.

(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 überwie-

gende 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 Plakette nach Anhang 1 gekennzeichnet sind, sind von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes befreit, soweit ein darauf bezogenes Verkehrszeichen dies vorsieht.

(2) Kraftfahrzeuge werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffgruppen 1 bis 5 zugeordnet. Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen im Einzelnen ergibt sich aus Anhang 2.

## § 3

### Kennzeichnung

(1) Zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach den Schadstoffgruppen 2 bis 5, sind nicht wiederverwendbare lichtechte und fälschungerscherende Plaketten nach dem Muster des Anhanges 1 zu verwenden. Die Kennzeichnung der Schadstoffgruppe erfolgt durch die auf der Plakette angegebene Nummer der Schadstoffgruppe.

(2) In die Plakette ist von der zuständigen 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.

## § 4

### Ausgabe der Plaketten

Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen Stellen sowie die nach § 47a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Durchführung von Abgasuntersuchungen anerkannten Stellen. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-4, veröffent-

lichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. August 2004 (BGBl. I S. 2092) geändert worden ist.

## § 5

### Nachweis der Schadstoffgruppe für im Inland zugelassene Fahrzeuge

- (1) Die Zuordnung eines Kraftfahrzeuges zu einer Schadstoffgruppe wird nachgewiesen
1. durch die in der Zulassungsbescheinigung Teil I/ im Kraftfahrzeugschein und im Kraftfahrzeugbrief eingetragene emissionsbezogene Schlüsselnummer,
  2. 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, durch Nachweise nach den §§ 8 und 9 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003).
- (2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung gibt die Zuordnung der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummern zu den einzelnen Schadstoffgruppen im Verkehrsblatt bekannt.

## § 6

### Nachweis der Schadstoffgruppe für im Ausland zugelassene Fahrzeuge

- (1) Bei Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und 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 den §§ 8 und 9 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003) nachgewiesen werden.
- (2) Bei Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind, wird vermutet, dass sie nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 zu den dort aufgeführten Schadstoffgruppen gehören, wenn für diese Fahrzeuge kein Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen nach
1. der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in ihrer jeweils geltenden Fassung oder



2. der Richtlinie 88/77/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S 33) in der jeweils geltenden Fassung vorgelegt werden kann.
- (3) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N gehören:
1. Zur Schadstoffgruppe 1,  
wenn sie nicht unter die Schadstoffgruppen 2 bis 5 fallen,
  2. Zur Schadstoffgruppe 2,
    - a) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1996 und vor dem 1. Januar 2001,
    - b) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,
  3. Zur Schadstoffgruppe 3,
    - a) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2000 und vor dem 1. Januar 2006,
    - b) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006,
  4. Zur Schadstoffgruppe 4,
    - a) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2005,
    - b) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006.
  5. Zur Schadstoffgruppe 5,  
wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, die Anforderungen der Richtlinie 98/69/EG oder der Richtlinie 1999/102/EG oder der Richtlinie 2001/1/EG oder der Richtlinie 2001/100/EG oder der Richtlinie 2002/80/EG oder der

Richtlinie 2003/76/EG erfüllen und nachweisen können (z.B. durch Herstellerbescheinigung), dass sie über den unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Partikelgrenzwert hinaus, den Partikelgrenzwert von 5,0 mg/km\* nicht überschreiten.

- (4) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 5 an, wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1992.





---

\* Im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformationen für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und .././EG (Ratsdokument Nr. 5163/06 vom 10. Januar 2006) in der Tabelle 1 in der Spalte Partikelmasse (PM) des Anhangs 1 genannter Partikelgrenzwert

Anhang 1

(zu §§ 2 Abs. 1 und 3 Abs. 1)

## Plakettenmuster

	Schadstoffgruppe <b>2</b>	Schadstoffgruppe <b>3</b>	Schadstoffgruppe <b>4</b>	Schadstoffgruppe <b>5</b>
Plaketten- Durchmesser: 80 mm, schwarz um- randet, Strichdicke der Umran- dung 1,5 mm  Ziffer der Schadstoff- gruppe: Höhe 35 mm  Schriftfeld: 60 x 20 mm  Schrift: schwarz RAL 9005, mit lichtechtem Stift				
Plakettenfar- be:	weiß RAL 9010, lichtecht	weiß RAL 9010, lichtecht	weiß RAL 9010, lichtecht	weiß RAL 9010, lichtecht
Schriftfeld:	weiß RAL 9010, schwarz umrandet	weiß RAL 9010, schwarz umrandet	weiß RAL 9010, schwarz umrandet	weiß RAL 9010, schwarz umrandet

Die Ziffer der Schadstoffgruppe ist nach dem Schriftmuster der Anlage V Seite 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darzustellen.

Die Farbtöne des Untergrundes, des Randes und der Beschriftung sind dem Farbregister RAL 840-HR, herausgegeben vom RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Str. 39, 53757 St. Augustin, zu entnehmen.

**Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen**

(1) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffgruppen 1 bis 5 wie folgt zugeordnet:

Schadstoffgruppe 1 Kraftfahrzeuge, die

1. nicht unter die Schadstoffgruppen 2 bis 5 fallen.
2. Schadstoffgruppe 2 Kraftfahrzeuge, die
  - a) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) fallen und den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2.500 kg vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Anhang I Nr. 5.3.1.4 nicht überschreiten oder
  - b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25) fallen und den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die für die Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2500 kg vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
  - c) die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
  - d) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG der Kommission vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286 S. 34) fallen, den

Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

e) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S 33) in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile B der Tabelle im Abschnitt 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder

f) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 1996 zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 40 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile B der Tabelle im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten oder

g) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe [PM 0] (noch nicht verkündete Änderung\*) der Anlage XXVI der Neunundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg, oder

h) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Partikelminderungskategorie [PMK 0] der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten.

---

\* Hinweis: Änderung erfolgt zusammen mit der anstehenden Änderung der Anlage XIV zur StVZO

3. Schadstoffgruppe 3 Kraftfahrzeuge, die
  - a) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
  - b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
  - c) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
  - d) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
  - e) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

- f) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EG Nr. L 206 S. 29) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- g) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- h) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- i) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe PM 1 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg, oder
- j) Fahrzeuge der Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg, die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe PM 0 (noch nicht verkündete Änderung\*) der Anlage XXVI der Neunundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten oder

---

\* Hinweis: Änderung erfolgt zusammen mit der anstehenden Änderung der Anlage XIV zur StVZO

k) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Partikelminderungsklasse [PMK 1] der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten.

4. Schadstoffgruppe 4 Kraftfahrzeuge, die

a) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

c) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

d) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

e) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20) fallen, den



Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

f) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EG Nr. L 206 S. 29) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

g) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

h) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG des in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

i) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

j) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen

nen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

k) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

l) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder

m) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe PM 2 oder PM 3 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten oder

n) Fahrzeuge der Klasse M mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg, die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe PM 1 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten oder

o) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Partikelminderungsklasse [PMK 2] oder [PMK 3] der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten.

## 5. Schadstoffgruppe 5 Kraftfahrzeuge

a) die die Anforderungen der Stufe PM 5 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998

(BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) einhalten oder

b) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Stufe PM 4 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287), einhalten oder

c) die die Anforderungen der Stufe [PMK 5] der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten oder

d) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Partikelminderungskategorie [PMK 4] der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten.

(2) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N nach Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates werden der Schadstoffgruppe 5 zugeordnet, wenn sie:

a) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1) fallen – ausgenommen die Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 oder 8.3 in Anspruch nehmen –, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen oder

b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die im Anhang I im Abschnitt 5.3.1 der Richtlinie genannte Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen nach einem Kaltstart) nachweisen oder

c) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

- d) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht oder
- e) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG der Kommission vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- f) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/ in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- g) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43), den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- h) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- i) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- j) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20) fallen, den

Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

k) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EG Nr. L 206 S. 29) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und die vorgeschriebenen Grenzwerte der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten.

(3) Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektromotor, Brennstoffzellenfahrzeuge) werden der Schadstoffgruppe 5 zugeordnet.

## Artikel 2

## Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

§ 41 Abs. 2 Nr. 6 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971, I S. 16), die zuletzt durch die Verordnung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3716) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im einleitenden Teil wird in Satz 2 die Angabe „ , 260 oder 270“ durch die Angabe „und 260“ ersetzt.
2. Das Zeichen 270 und die Erläuterung dazu wird durch die folgenden Zeichen 270.1 und 270.2 und die Erläuterung zu diesen Zeichen ersetzt:

„Zeichen 270.1



Beginn eines Verkehrsverbots zur Verminderung  
schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone

Zeichen 270.2



Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung  
schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone

Mit den Zeichen 270.1 und Zeichen 270.2 werden die Grenzen einer Verkehrsverbotszone bestimmt. Sie verbieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb einer so gekennzeichneten Verkehrsverbotszone im Falle der Anordnung von Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Ausgenommen von dem Verkehrsverbot sind Kraftfahrzeuge, die mit einer auf einem Zusatzzeichen angezeigten Plakette nach § 3 Abs. 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom ... [Einsetzen: Datum und Fundstelle dieser Verordnung] ausgestattet sind.“

### Artikel 3

#### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## Begründung

### A. Allgemeines

Nach § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV sind seit dem 1. Januar 2005 anspruchsvolle Immissionsgrenzwerte für Feinstaub einzuhalten. Auch wenn die Feinstaubemissionen in der Vergangenheit in Deutschland deutlich zurückgegangen sind und weiter zurückgehen werden, muss mit weiteren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gerechnet werden.

§ 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 Entschließung 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 erfolgt durch Plaketten.

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 Partikelemissionen aus dem Auspuff in den Städten auf Lkw und Busse zurück.

Die Kennzeichnung betrifft Kraftfahrzeuge der Klassen M und N nach Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates. Die Kraftfahrzeuge werden entsprechend ihrem Schadstoffausstoß in fünf Schadstoffgruppen eingeteilt und durch runde mit Ziffern der



Schadstoffgruppe versehene Plaketten gekennzeichnet. Die Schadstoffgruppen 2 bis 4 orientieren sich an den Partikelgrenzwerten der Euro-Stufen 2 bis 4 (Pkw) bzw. II bis V (Nutzfahrzeuge). In die Schadstoffgruppe 5 werden Diesel-Pkw eingestuft, die den von der Kommission im Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformationen für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und ...//EG (Ratsdokument Nr. 5163/06 vom 10. Januar 2006) in der Tabelle 1 in der Spalte Partikelmasse (PM) des Anhangs 1 genannten Partikelgrenzwert von 5,0 mg/km oder weniger einhalten und Otto-Pkw, die die im Anhang 2 genannten EG-Richtlinien einhalten sowie Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z.B. mit Elektromotor oder Brennstoffzellenfahrzeuge). Später können die Nutzfahrzeuge, die die nach festzulegenden Euro VI Grenzwerte einhalten, in diese Gruppe aufgenommen werden.

Fahrzeuge die nicht den Schadstoffgruppen 2 bis 5 zugeordnet werden können, erhalten keine Plakette. Die Plaketten für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 5 sind weiß und erhalten die Nummer der Schadstoffgruppe.

Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in vier Schadstoffgruppen erleichtert die Überwachung und lässt einen differenzierten Eingriff in die Fahrzeugflotte zu. Weil es im Gegensatz zu den Pkw für Lkw noch keinen Grenzwertvorschlag der EG-Kommission für die Stufe Euro VI gibt, wird für Lkw die Schadstoffgruppe 5 noch nicht vergeben. Die Euro IV- und Euro V-Lkw sowie EEV-Fahrzeuge werden der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet.

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. Entsprechende Techniken zur Reduzierung der Partikelemissionen sind für viele Fahrzeuge bereits am Markt verfügbar.

Die Differenzierung nach Schadstoffgruppen ermöglicht den zuständigen Behörden, lokal und regional angepasste Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung zu ergreifen. Die Orientierung an den Grenzwertstufen der EU bewirkt auch eine leicht erkennbare Gleichbehandlung der Fahrzeuge aus den EU-Mitgliedstaaten.

Für die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen entstehen ggfs. bei Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die mit dem Aufstellen der Verkehrszeichen verbundenen Kosten, die im Rahmen der Straßenbaulast zu bewältigen sind. Da derzeit nicht absehbar ist, in wie vielen Fällen verkehrsrechtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen auf der Grundlage der Neuregelungen erfolgen werden, sind die Kosten derzeit nicht quantifizierbar. Diese werden jedoch aus den Haushaltstiteln für Straßenbau des jeweiligen Straßenbaulastträgers bestritten, ohne dass diese Titel hierfür erhöht werden müssten. Die Verordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

Für die Ausgabe der Plaketten entstehen sowohl den privaten Kraftfahrzeughaltern als auch der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, allenfalls geringfügige zusätzliche Kosten, da die Ausgabe der Plakette nur auf Antrag erfolgt.

Nennenswerte Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die öffentlichen Haushalte werden durch die Regelung nicht so belastet, dass hiervon mittelbar preisrelevante Effekte ausgehen.

Eine gleichstellungspolitische Relevanz liegt nicht vor, da von der Verordnung keine unterschiedlichen unmittelbaren bzw. mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer zu erwarten sind.

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

Zu Artikel 1 ([...] Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

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.

Von den Verkehrsverboten ausgenommen sind mobile Maschinen und Geräte, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie Arbeitsmaschinen, da deren Emissionsbeitrag auf innerstädtischen Straßen gering ist. Ebenso sind zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge von Verkehrsverboten ausgenommen. 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.

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 nach Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG. Die Kraftfahrzeuge werden in vier mit Plaketten gekennzeichnete Schadstoffgruppen eingeteilt. Die Zuordnung zu den Schadstoffgruppen 2 bis 5 wird im Einzelnen im Anhang 2 bestimmt.

Der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet und damit nicht mit einer Plakette gekennzeichnet werden,

1. alte Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor) vor Euro 1, sie weisen besonders hohe Stickoxid- und Partikelemissionen auf;
2. Euro 1 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, die nicht mit einem qualifizierten Partikelminderungssystem ausgerüstet wurden;
3. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) die nicht die im Anhang 2 genannten Richtlinien einhalten

#### Zu § 3 (Kennzeichnung)

Die Vorschrift regelt die Art und Beschaffenheit der Plaketten sowie ihre Anbringung. Um die Schadstoffgruppen leicht und deutlich unterscheiden zu können, wird die Nummer der Schadstoffgruppe in die Plakette eingetragen.

Die Plaketten müssen so beschaffen sein, dass sie lichtecht sind und nicht wieder verwendet 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. Dies gilt auch für die Ausgabe von Plaketten für ausländische Kraftfahrzeuge.

#### Zu § 5 (Nachweis der Schadstoffgruppe für im Inland zugelassene Fahrzeuge)

Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen erfolgt nach der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummer. Für Fahrzeuge, die unter die Mautregelung fallen, kann anhand der dort vorgenommenen Einstufung die Eingruppierung vorgenommen werden.

Um die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen und damit die Ausgabe der Plaketten zu erleichtern, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwick-

lung eine Übersicht über die emissionsbezogenen Schlüsselnummern für die Schadstoffgruppen im Verkehrsblatt bekannt geben.

Zu § 6 (Nachweis der Schadstoffgruppe für im Ausland zugelassene Fahrzeuge)

Damit die Plakettenausgabe auch für ausländische Fahrzeuge möglich ist, sind auch für diese Fahrzeuge Regelungen vorzusehen. So können für die Zuordnung zu einer Schadstoffgruppe bei Fahrzeugen, die unter die Mautregelung fallen, die in der Lkw-Maut-Verordnung nach den §§ 8 und 9 vorgesehenen Nachweise vorgelegt werden. Bei Fahrzeugen, für die kein Nachweis über die Einhaltung einer bestimmten Abgasrichtlinie vorgelegt werden kann, wird vermutet, dass die Fahrzeuge am Tage der erstmaligen Zulassung zum Verkehr die zu der Zeit geltende EG-Abgasrichtlinie eingehalten haben. Diese Richtlinie ist maßgebend für die Zuordnung zu der entsprechenden Schadstoffgruppe.

Zu Anhang 1 (Plakettenmuster)

Anhang 1 regelt die Gestaltung, die Farbe, die Größe und die Beschriftung der für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge vorgesehenen Plaketten.

Zu Anhang 2 (Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen)

Der Anhang 2 regelt die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen. Unter die Regelungen fallen Kraftfahrzeuge der Fahrzeugklassen M und N nach dem Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970. Die Kraftfahrzeuge werden anhand der einschlägigen EG-Abgasrichtlinien und den für die Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem in der StVZO festgelegten (Anlage XXVI) bzw. festzulegenden Anforderungen (Anlage XIV) den Schadstoffgruppen 2 bis 5 zugeordnet.

Zu Absatz (1)

Zu Nummer 1 (Schadstoffgruppe 1)

Zur Schadstoffgruppe 1 gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor) der Stufe Euro 1 und schlechter sowie Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) die nicht mindestens die Anforderungen der Stufe Euro 1 (Richtlinie 91/441/EWG oder besser) erfüllen.

## Zu Nummer 2 (Schadstoffgruppe 2)

Zur Schadstoffgruppe 2 gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder 88/77/EWG fallen und die für die Abgasstufe Euro 2/Euro II vorgeschriebenen Anforderungen der entsprechenden EG-Richtlinien einhalten. Die Einstufung in diese Gruppe kann auch durch Nachrüstung von im Emissionsverhalten schlechteren Fahrzeugen erreicht werden. Die Anforderungen an die Nachrüstung sind in der StVZO - in der Anlage XXVI (Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) bzw. werden für Nutzfahrzeuge in der Anlage XIV – festgelegt (Änderungsfassung in Vorbereitung). Der Schadstoffgruppe 2 zuzuordnen ist die [Stufe PM 0] der Anlage XXVI (Änderung Anlage XXVI in Vorbereitung) und die Partikelminderungsklasse [PMK 0] der Anlage XIV.

## Zu Nummer 3 (Schadstoffgruppe 3)

Zur Schadstoffgruppe 3 gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder 88/77/EWG fallen und die für die Abgasstufe Euro 3/Euro III vorgeschriebenen Anforderungen der entsprechenden EG-Richtlinien einhalten. Die Einstufung in diese Gruppe kann auch durch Nachrüstung von im Emissionsverhalten schlechteren Fahrzeugen erreicht werden. Die Anforderungen an die Nachrüstung sind in der StVZO - in der Anlage XXVI (Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) bzw. werden für Nutzfahrzeuge in der Anlage XIV – festgelegt. Der Schadstoffgruppe 3 zuzuordnen ist die Partikelminderungsstufe PM 1 der Anlage XXVI und die Partikelminderungsklasse [PMK 1] der Anlage XIV (Änderungsfassung in Vorbereitung).

## Zu Nummer 4 (Schadstoffgruppe 4)

Zur Schadstoffgruppe 3 gehören Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N, wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder 88/77/EWG fallen und die für die Abgasstufe Euro 4/Euro IV, V oder EEV vorgeschriebenen Anforderungen der entsprechenden EG-Richtlinien einhalten. Die Einstufung in diese Gruppe kann auch durch Nachrüstung von im Emissionsverhalten schlechteren Fahrzeugen erreicht werden. Die Anforderungen an die Nachrüstung sind in der StVZO - in der Anlage XXVI (Neunundzwan-

zigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) bzw. werden für Nutzfahrzeuge in der Anlage XIV – festgelegt. Der Schadstoffgruppe 4 werden zugeordnet die Partikelminderungsstufen PM 2 oder PM 3 der Anlage XXVI und die Partikelminderungsklassen [PMK 2] oder [PMK 3] der Anlage XIV (Änderungsfassung in Vorbereitung).

Zu Nummer 5 (Schadstoffgruppe 5)

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) werden in die Schadstoffgruppe 5 eingeordnet, wenn sie den von der EG-Kommission für die steuerliche Förderung und für die Richtlinie Euro 5 (Ratsdokument 5163/06 vom 10. Januar 2006) vorgeschlagenen Partikelgrenzwert von 5,0 mg/km einhalten. Hierzu gehören Neufahrzeuge der Stufe PM 5 nach der Anlage XXVI StVZO (Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27. Januar 2006 (BGBl. I S. 287) und der Partikelminderungsklasse PMK 5 nach der Anlage XIV StVZO (Änderungsfassung wird vorbereitet). Die vorgeschriebenen Partikelgrenzwerte und die Einstufung in diese Schadstoffgruppe können auch durch Nachrüstung erreicht werden (Stufe PM 4 nach der Anlage XXVI StVZO) und [PMK 4] nach der Anlage XIV nach § 48 StVZO (Änderungsfassung in Vorbereitung).

Zu Absatz (2)

In die Schadstoffgruppe 5 werden auch Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) eingeordnet, wenn sie die im Anhang 2 Absatz (2) genannten Anforderungen erfüllen.

Zu Absatz (3)

Ebenfalls in die Schadstoffgruppe 5 werden Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektromotor oder Brennstoffzellenfahrzeuge) eingeordnet.

Zu Artikel 2 (Änderung der StVO)

Zu Nummer 1:

Folgeänderung, da das bisherige Zeichen 270 gestrichen wurde.

Zu Nummer 2:

Werden auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz in Verbindung mit der [...] Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verkehrsverbote in einer Zone ausgesprochen, so ist es erforderlich, dass die Straßenverkehrsbehörden diese Verkehrsverbote durch Verkehrszeichen anordnen können. Daher wird für diese Zwecke ein eigenes Verkehrszeichen eingeführt. Dabei wird auf das bisherige Zeichen 270 zurückgegriffen, das bereits im Zusammenhang mit der Ozonproblematik in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen wurde und daher in der Bevölkerung bereits bekannt ist. Da verkehrsrechtliche Anordnungen zur Bekämpfung des Ozons wegen Wegfalls der diesbezüglichen Rechtsgrundlagen nicht mehr getroffen werden können, ist es möglich, dem bisherigen Verkehrszeichen 270 einen neuen Regelungsgehalt zuzumessen. Da das Zeichen 270.1 flächenhaften Anordnungen dient, ist das Zeichen an den jeweiligen Einfallstraßen des Gebietes aufzustellen. Durch Zeichen 270.2 ist das Ende einer Verbotszone zu kennzeichnen.

Da die [...] Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Plaketten vorsieht, ist es erforderlich, durch Zusatzzeichen Regelungen treffen zu können, mit denen weniger umweltschädliche Fahrzeuge von den Verkehrsverboten ausgenommen werden können. Daher ist vorgesehen, dass auf Zusatzzeichen die Plaketten dargestellt werden, die die entsprechend gekennzeichneten Fahrzeuge vom Verkehrsverbot ausnehmen.

#### Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.