



Der **Doppel-** *scheinwerfer*



Clubnachrichten Ausgabe 10 ½

Juli 2007

[Historie](#)

[Aktuelles](#)

[Treffen](#)

[Messen](#)

[Technik](#)

Feinstaub-Sonderausgabe

Vorwort

Liebe Doppelscheinwerfer-Leser,

die aktuelle Entwicklung in Sachen Feinstaub-Fahrverbote überschlagt sich zur Zeit förmlich. Um noch die letzten Neuigkeiten ins Blatt zu bekommen, haben wir den Doppelscheinwerfer Nr. 10 einige Tage verspätet in den Druck gegeben - prompt gab es am Tag des Andrucks die nächsten Neuigkeiten aus dem anscheinend unerschöpflichen Quell skurriler Ideen, aus dem unsere Politiker zur Zeit großzügig schöpfen.

Daher haben wir uns entschlossen, eine Sonderausgabe des Doppelscheinwerfers zum Download bereit zu stellen, in der die Neuigkeiten zwischen Drucklegung von Ausgabe 10 und Bundestags-Sommerpause berücksichtigt werden.

Außerdem können wir Euch hier einige Hintergrundinfos im ungekürzten Original liefern, für die in der Druckausgabe nicht der nötige Platz zur Verfügung steht.

Wir geben unumwunden zu, daß diese Sonderausgabe viel trockenen Stoff zur Vertiefung bietet und wenig unterhaltsam ist (außer man lässt sich auf den eigenwilligen unfreiwilligen Humor ein, der einigen Entschlüssen zu Grunde liegen dürfte), aber vielleicht findet ihr trotzdem einige interessante Beiträge, die wir normalerweise in der Druckausgabe des Doppelscheinwerfers aus Platzmangel nie abdrucken könnten.

Viel Spaß (?) bei der Lektüre von Ausgabe 10½.

Eure Doppelscheinwerfer-Redaktion

Oliver Henkelmann Ralf Ziegler

Die Ablehnung

Wir haben es schon im Doppelscheinwerfer 10 geschrieben - anscheinend "aus Unzufriedenheit mit der Zusammenarbeit in der Koalition auf ganz anderen Themengebieten" wurde der gemeinsam zwischen SPD und CDU/CSU abgestimmte Entschließungsentwurf zu Ausnahmen von Fahrverboten von der SPD abgelehnt. Auf den nächsten Seiten haben wir einige Hintergrundinformationen des CDU-Bundes-

tagsabgeordneten Jens Koeppen zusammengestellt - sicherlich seine subjektive Sicht der Dinge, sicherlich aber auch alles andere als frei erfunden. Beißt Euch mal durch und macht Euch ein eigenes Bild von dem was anscheinend "gelaufen" ist, was hätte sein sollen, was der interfraktionellen Abstimmung zwischen April und Juni zum Opfer fiel und was schlußendlich trotzdem abgelehnt wurde.

Wenn es alles nicht so traurig wäre ...



Jens Koeppen
Mitglied des Deutschen Bundestages
CDU/CSU Fraktion

Jens Koeppen, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

Herrn
Marco Bülow, MdB
Deutscher Bundestag
- im Hause -

Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: (030) 227 – 701 63
Telefax: (030) 227 – 761 63
e-mail: jens.koeppen@bundestag.de

Wahlkreis

Berliner Straße 28
16303 Schwedt
Telefon: (03332) 83 54 83
Telefax: (03332) 83 54 84
e-mail: jens.koeppen@wk.bundestag.de

Baustraße 4
17291 Prenzlau
Telefon: (03984) 83 48 31
Telefax: (03984) 83 48 32
e-mail: jens.koeppen@wk2.bundestag.de

Berlin, 20. Juni 2007

Gemeinsamer Antrag „Ausnahmeregelungen von Fahrverboten in Umweltzonen“

Sehr geehrter Herr Bülow,

mit Erstaunen und Verwunderung habe ich zur Kenntnis nehmen müssen, dass unser gemeinsamer Antrag „Ausnahmeregelungen von Fahrverboten in Umweltzonen“ von der Arbeitsgruppe Umwelt der SPD-Fraktion am gestrigen Tag abgelehnt worden ist.

Seit Wochen und Monaten stehen Ihre Kollegen mit mir und den Berichterstattern aus dem Verkehrsausschuss in Gesprächen. Der Ihnen vorliegende Antrag ist das Ergebnis langer Verhandlungen mit der SPD-Seite, insbesondere mit dem für Feinstaub zuständigen Berichterstatter Detlef Müller, MdB. Die Initiative bezeichnet also keineswegs eine reine CDU-Position, sondern sie entstand, nachdem Ihre Fraktion unsere ursprünglichen Punkte rundweg und ohne Gesprächsbereitschaft abgelehnt hat. Auch wir beide hatten uns über dieses Thema vor einiger Zeit unterhalten.

Diese Ablehnung mündete in der Überlegung, um der Sache willen einen Kompromiss einzugehen, den wir übereinstimmend mit der Bildung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe erreicht sahen. Eine entsprechende Absprache mit Herrn Müller und Ihrer Arbeitsgruppe hat bereits in der vorigen Woche stattgefunden. Der Entwurf ist auch mehrfach auf Bitten von Herrn Müller geändert worden, um ihn den Wünschen der SPD anzupassen und zustimmungsfähig zu machen.

Nunmehr teilt mir Herr Müller mit, dass Ihre Arbeitsgruppe den Entwurf abgelehnt hat – und zwar nicht etwa aus inhaltlichen Gründen, sondern offensichtlich nur aus einer gewissen Form der allgemeinen Unzufriedenheit mit der Zusammenarbeit innerhalb der Koalition auf ganz anderen Themengebieten.

Ein solches Verfahren finde ich politisch und auch menschlich sehr bedenklich. Die Vernachlässigung der berechtigten Interessen tausender Betroffener aus rein taktischen Überlegungen und trotz vorheriger Absprachen widerspricht meinem Verständnis einer konstruktiven Zusammenarbeit.

Jens Koeppen

Mitglied des Deutschen Bundestages

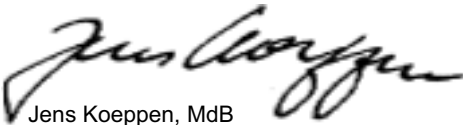
Dies umso mehr, als die Zeit für eine Entscheidung in der Sache wirklich drängt. Noch immer erreichen mich sehr viele Anfragen und Proteste zur Regelung von Ausnahmen in den Umweltzonen. Mehrere Ländervertreter haben großes Interesse signalisiert, eine entsprechende Arbeitsgruppe ins Leben zu rufen.

Da eine sachorientierte Lösung der Problematik – wie sie mit unserem Antrag sehr leicht möglich gewesen wäre – nun offenbar von Ihrer Fraktion nicht mitgetragen wird, werde ich mich an die Repräsentanten der Bundesländer wenden mit der herzlichen Bitte, im Rahmen einer Länderinitiative zu einer Lösung zu kommen.

Ich bedaure sehr, dass die monatelange Arbeit in der Sache umsonst war und der mühsam mit Ihren Fraktionskollegen ausgehandelte Kompromiss an der Blockadehaltung Ihrer Arbeitsgruppe gescheitert ist. Diese Tatsache wird auch den Betroffenen nur schwer zu vermitteln sein.

Hoffentlich wird sich in anderen Fragen eine produktivere Zusammenarbeit ergeben. Ich würde mich sehr darüber freuen und verbleibe

mit den besten Grüßen



Jens Koeppen, MdB

Sachstand Umweltzonen Stand 20.06.2007

In einem Schreiben an seine Kollegen hat Jens Koeppen am 20.06.2007 eine recht vollständige Zusammenfassung des aktuellen Sachstandes in Sachen Fahrverbote gegeben:

Sehr geehrte Damen und Herren, die Anfragen bzw. Protestbriefe, die mein Büro zum Thema „Umwelt-

zonen und Fahrverbote“ erreichen, häufen sich in den letzten Wochen und Monaten stetig. Nach meiner Auffassung wird dieser Effekt noch erheblich verstärkt, sobald die Umweltzonen eingerichtet sind und die Bürger mit den Folgen der Kennzeichnungsverordnung und der damit verbundenen Einrichtung von Umweltzonen konfrontiert sein werden. Nach langen Beratungen, Gesprächsrunden, Antragsentwürfen

etc. bekomme ich auch vermehrt Anfragen von Kollegen, die in ihren Wahlkreisen mit der Problematik konfrontiert werden. Daher habe ich mich entschlossen, im Folgenden einen kurzen Überblick über das Thema zu geben, um Ihnen die Möglichkeit zu geben, in Ihren Wahlkreisen die Situation korrekt darzustellen: Hauptkritikpunkte der Bürger in Bezug auf die Umweltzonen sind:

1. Ein als unverhältnismäßig wahrgenommener Aufwand zur Vermeidung von Feinstaub in den Städten in Form von Fahrverboten für ältere Fahrzeuge im Verhältnis zum geringen Anteil dieser am gesamten Feinstaubaufkommen
2. Die Einbeziehung von Fahrzeugen, die mit historischem Kennzeichen betrieben werden (Oldtimer), deren Gesamtaufkommen in Bezug auf die Feinstaubbelastung gering einzuschätzen sei (Oldtimer bilden 0,44 Prozent des PKW-Bestandes in Deutschland) sowie die daran angeschlossene Bedrohung des Wirtschaftszweiges „Oldtimer“ (spezialisierte Werkstätten, Zulieferer, Veranstalter etc.)
3. Die Einbeziehung von älteren – zum Teil mit geregelten Katalysatoren ausgerüsteten – Fahrzeugen mit Benzinmotor, obschon diese Fahrzeuge keinen Feinstaub ausstoßen
4. Die drohenden Fahrverbote für Busse, Wohnmobile und gewerblich genutzte Firmenfahrzeuge, die sehr teuer in der Anschaffung sind und deren faktische Enteignung zahlreichen Firmen die Existenzfrage

stellt

5. Sozial begründete Bedenken gegen die Neuregelung, da in erster Linie finanziell schlechter gestellte Personen und Haushalte, die im Besitz älterer Fahrzeuge sind, von der Regelung benachteiligt werden. Anwohner von Umweltzonen wären innerhalb kürzester Zeit gezwungen, sich ein neues Fahrzeug anzuschaffen oder aber ganz auf ein Auto zu verzichten.

Dahinter steht folgende Entwicklung: Das Bundeskabinett hat am 22.02.2006 die von Bundesumweltminister Gabriel vorgelegte Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge beschlossen. Damit wird die Kennzeichnung von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Bussen nach der Höhe der Partikelemissionen bundesweit einheitlich geregelt.

Die Einteilung nach Schadstoffgruppen ermöglicht den zuständigen Behörden lokal und regional angepasste Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung zu ergreifen. In welchem Umfang die mit Plaketten gekennzeichneten Fahrzeuge fahren dürfen, entscheiden die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die geltenden EU-Grenzwerte für Feinstaub wurden im Jahr 2005 in rund 30 deutschen Städten überschritten. Zur Vermeidung dieser Überschreitungen sehen die Maßnahmenkataloge der Länder Verkehrsbeschränkungen vor - denn eine (allerdings nicht maßgebliche)

Ursache von Feinstaub sind die Partikelemissionen aus Dieselmotoren. Die vom Bundeskabinett beschlossene Verordnung regelt die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen. Die Zuordnung zu den Schadstoffgruppen erfolgt nach den europäischen Grenzwertstufen, die von den Fahrzeugen eingehalten werden - etwa Euro 2, Euro 3 und so weiter. Gekennzeichnet werden alle Fahrzeuge der Klassen Euro 2 (Pkw), Euro II (Lkw) und besser, bis hin zu Euro 5 (Partikelfilter für Diesel-Pkw). Damit ist die Einteilung der Fahrzeugflotte auf der Grundlage europäischer Regelungen nach ihrem Partikelaustritt klar geregelt. Autobesitzer können durch Nachrüstung der Fahrzeuge die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe erreichen. Ausgabestellen für die Plaketten sind Landesbehörden sowie die zur Abgasuntersuchung zugelassenen Stellen, also auch über 30.000 zugelassene Werkstätten. Über den Erwerb der Plakette können die Autobesitzer selbst entscheiden.

Dies bedeutet, dass der Deutsche Bundestag mit der Problematik nicht befasst gewesen ist – die Verordnung über die Kennzeichnung ist im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit entstanden. In welchem Umfang die Kennzeichnung zur Einführung von Umweltzonen, d.h. Fahrverbotszonen für nicht umweltfreundliche Fahrzeuge (im Sinne der EURO-2) führt, liegt allein im Ermessen der

jeweiligen Kommune bzw. Landesbehörde. Dies gilt ebenso für die Erteilung von generellen oder einzelnen Ausnahmeregelungen, etwa für Oldtimer, Behindertenfahrzeuge etc.

Die berechtigten Einwände der Bürger in Bezug auf benzinbetriebene Fahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Oldtimer haben dazu geführt, dass die Regelungen innerhalb der CDU/CSU-Fraktion in der Diskussion waren und sind.

Im Laufe des Jahres 2006 ist daraus noch keine konkrete Initiative entstanden, da der Umgang der Länder mit der Kennzeichenverordnung – das heißt, in welchem Rahmen und Umfang Ausnahmen geltend gemacht werden, noch gar nicht absehbar war. Dies änderte sich mit der Bekanntgabe der geplanten rigiden Regelungen für Berlin Ende März 2007. Diese beinhalten weder generelle Ausnahmen für Benzinfahrzeuge und Anwohner, noch für Oldtimer oder Gewerbetreibende. Im Gegenteil – nach Plänen des Senats werden nur sehr begrenzt Ausnahmen Diese soziale Ungerechtigkeit, verbunden mit der Tatsache, dass vorrangig kleine Handwerksunternehmen bedroht, entsprechend Anwohner de facto enteignet und Oldtimerbesitzer unverhältnismäßig belastet würden, führte zu einer schnellen Initiative der CDU/CSU-Fraktion, die in einem Antragsentwurf mündete, der bundeseinheitliche Ausnahmen für eben diese Bevölkerungsgruppen vorsah. Dieser Entwurf wurde zur Diskussion

mit dem Koalitionspartner gestellt. Am 10. Mai 2007 gab es ein Bericht-erstattegespräch mit der SPD, um den Antragsentwurf der CDU/CSU-Fraktion zu diskutieren. Zu Beginn der Sitzung stellten die Vertreter der Union nochmals den Sachstand dar und betonten den dringenden Handlungsbedarf, der sich allein aus der Tatsache ergibt, dass jede Kommune offenbar andere Ausnahmeregelungen plant. Besonders die für Berlin vorgesehenen Regelungen offenbaren eine bürokratische Belastung für die betroffenen Bürger, die aus Sicht der CDU/CSU-Fraktion nicht vermittelbar ist. Demgegenüber zeigte sich die SPD in keinem der im Antragsentwurf geforderten vier Punkte verhandlungsbereit. Die anwesenden SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass, wenn es für jeden und alles Ausnahmen gäbe, die Umweltziele nicht erreicht würden. Die Unionsseite verwies darauf, dass es gar nicht darum gehe, durch weitreichende Ausnahmen die Umweltzonen "auszuhöhlen", sondern lediglich darum, Ausnahmen, die ohnehin - allerdings sehr bürokratisch - erteilt würden (wie für Oldtimer, soziale Härtefälle, Markthändler u.ä.) unkompliziert bundeseinheitlich zu regeln. Der im Koalitionsvertrag festgeschriebene Abbau von Bürokratie verlange dies. Diese Auffassung wurde von der SPD nicht geteilt. Nachdem die SPD-Fraktion unseren Antrag also in allen Punkten ablehnte, erarbeitete die CDU/CSU-Fraktion einen Entwurf zu einer gemeinsamen Initiative

des Bundes mit den Ländern (Anlage 2). Hierbei sollte - ähnlich wie beim Nichtrauchererschutz - ein Leitfaden erarbeitet werden, um den Ländern bürokratievermeidende Ausnahmen zu ermöglichen, ohne sie der Gestaltungshoheit zu berauben. Die SPD erklärte sich bereit, einen solchen, durch die Union zu erarbeitenden Vorschlag zu prüfen. Der diesbezügliche Entwurf ging Mitte Mai an die SPD und wurde bis etwa Mitte Juni einige Male abgeändert, bis die SPD diesen für zustimmungsfähig hielt.

Auch von den unionsregierten Ländern erhielt der Antrag bis dato große Zustimmung. Am 19. Juni 2007 erreichte mich jedoch die Mitteilung, dass die SPD-Fraktion sehr überraschend auch diesen Antrag ablehnt - mit der Begründung einer allgemeinen Unzufriedenheit mit der Zusammenarbeit innerhalb der Koalition auf ganz anderen Themengebieten sowie der daraus resultierenden allgemeinen Verstimmung der SPD-Umweltpolitiker. Diese ablehnende Haltung zu mittlerweile all unseren Initiativen in Bezug auf Fahrverbote ist sehr bedauerlich und unverständlich, insbesondere nach einem so weitreichenden Entgegenkommen der Union seit Entwurf des ursprünglichen Antrages im März 2007.

Aus meiner Sicht hätte bereits vor Monaten eine dauerhafte, klare und bürokratievermeidende Regelung erreicht werden können, ohne dabei notwendige Umweltschutzmaßnahmen zu beeinträchtigen. Nach

der nun erfolgten Ablehnung des extra auf die Bedürfnisse der SPDFraktion zugeschnittenen Antrages ist das weitere Vorgehen unklar, denn es wird deutlich, dass die bestehende Blockadehaltung sich

nicht auf inhaltliche Differenzen bezieht, sondern ausschließlich ideologische Ursachen zu haben scheint.

Mit besten Grüßen
Jens Koeppen, MdB

Ursprünglich (Stand April) sollte der Antrag im Bundestag so aussehen:

Antrag der Abgeordneten Jens Koeppen, Dr. Andreas Scheuer, Marie-Luise Dött, Dirk Fischer (Hamburg), Michael Brand, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Maria Flachsbarth, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Josef Göppel, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Andreas Jung, Norbert Königshofen, Katharina Landgraf, Ingbert Liebing, Dr. Klaus W. Lippold, Philipp Mißfelder, Dr. Georg Nüßlein, Ulrich Petzold, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storz, Volkmars Vogler, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Bundeseinheitliche Ausnahmeregelung von Fahrverboten

Der Bundestag wolle beschließen:
I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Frühjahr 2006 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Schadstoff-

Plaketten beschlossen. Mit Hilfe der Verordnung kann der Kraftfahrzeugverkehr in so genannten „Umweltzonen“ dauerhaft für bestimmte Fahrzeuge verboten werden. Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung des Feinstaubaufkommens in den Städten in Umsetzung der EU-Richtlinie, nach der Luftreinhaltepläne vorzulegen sind, sollte die Feinstaubbelastung an mehr als 35 Tagen im Jahr über den zulässigen Grenzwerten liegen.

Der derzeit gültige Stand sieht eine Einbeziehung von benzinbetriebenen Fahrzeugen vor, obwohl diese keinen Feinstaub emittieren. Betroffen hiervon sind auch Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator (G-Kat) der ersten Generation. Da diese älteren Fahrzeuge häufig von finanziell eher schwächer ausgestatteten Personen bzw. Haushalten (Studenten, Alleinerziehende, Rentner etc.) gefahren werden, ergibt sich ein hohes soziales Spannungsfeld. Diese Personen, die zum Teil in erheblichem Maße auf Mobilität angewiesen sind, würden gezwungen, auf ihr Fahrzeug künftig zu verzichten, wenn es – wie in den meisten Fällen – nicht möglich ist, in kurzer Zeit ein Neufahrzeug zu erwerben. Betroffen sind weiter Kleine und Mittelständische

Unternehmen (KMU), hier insbesondere kleinere Handwerksbetriebe, die mit einer kompletten Umrüstung ihres Fuhrparks existenziell gefährdet sind, zumal eine Nachrüstung des Bestandes in vielen Fällen technisch nicht möglich ist. Nach jetziger Rechtslage dürften somit zukünftig allein in Berlin 190 000 der 1,4 Mio zugelassenen LKW und Pkw nicht mehr den inneren S-Bahn-Ring passieren. Auch historische Kraftfahrzeuge, so genannte Oldtimer, sind betroffen. Als anerkannte Oldtimer gelten Fahrzeuge, deren Erstzulassung vor 30 oder mehr Jahren erfolgt ist und die in einer technischen Abnahme ihren guten bis sehr guten optischen und technischen Originalzustand nachgewiesen haben. Als solche erhalten sie ein historisches Kennzeichen (H-Kennzeichen) oder ein Wechselkennzeichen 07 und sind bis dato aus Gründen des Schutzes technischen Kulturgutes steuerbegünstigt. Eine Nachrüstung von Oldtimern mit Schadstofffiltern ist ebenso in den meisten Fällen nicht möglich. Drucksache 16/ Hinzu kommt, dass Oldtimer Rußpartikel in einer Größenordnung von 50 Mikrometer emittieren, welche nicht unter die aktuellen Grenzwerte der EU fallen, die erst ab 10 Mikrometer und kleiner eine Gefährdung des Menschen definieren. Moderne Dieselfahrzeuge sind demnach mit deutlich gesundheitsschädlicheren Feinstaubemissionen verbunden. Derzeit sind in Deutschland ca. 154 000 Fahrzeuge mit einem

historischen Kennzeichen zugelassen.

Die durchschnittliche Jahresfahrleistung liegt bei unter 2500 km. Dem stehen – nach Angaben der Federation Internationale Vehicle Anciennes (FIVA), dem Dachverband der Oldtimerbesitzer Europas - durchschnittliche Investitionen pro Fahrzeug und Zubehör von ca. 3200 Euro jährlich gegenüber.

Zahlreiche Werkstätten, Zulieferer und Veranstalter haben sich auf diesen wachsenden Wirtschaftsmarkt konzentriert. Allein in Deutschland setzt das Oldtimergewerbe jährlich 4,6 Milliarden Euro um und sichert 25000 Beschäftigten in 2300 Betrieben einen Arbeitsplatz.

Zudem sind nach derzeitigem Stand mehr als 95 Prozent der Oldtimer mit einem Otto-Motor ausgerüstet, so dass selbst unter Einbeziehung der wenigen dieselbetriebenen H-Kennzeichenträger von einer äußerst geringen Feinstaubbelastung ausgegangen werden darf. Bei einer Jahresfahrleistung von 6000 Kilometern betrüge der Anteil an der Feinstaubbelastung in Deutschland 0,03 Prozent – bei einem realistischeren Wert von etwa 2000 Kilometern Fahrleistung nähert sich der Oldtimeranteil am Feinstaubaufkommen einem nicht mehr zu berechnenden Wert. Darüber hinaus werden die Grenzwerte für Feinstaub zumeist in den Wintermonaten überschritten, da die Hauptverursacher – Kohlekraftwerke und –heizungen – in Betrieb sind. Die übergroße Mehrzahl der Oldtimer

wird im Winter nicht genutzt.

Die den Städten und Kommunen eingeräumte Möglichkeit, regionale Ausnahmeregelungen zu erteilen, hat bis dato zu großem Unmut bei betroffenen Landesregierungen und kommunalen Verwaltungen geführt. Zahlreiche Bürgermeister beklagen den hohen Verwaltungsaufwand, der sich mit der Einzelprüfung von Ausnahmen ergibt und befürchten einen immensen Anstieg an bürokratischen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger. Zudem ziehen die regionalen Unterschiede bei den Ausnahmeregelungen eine nicht vertretbare Unübersichtlichkeit für Fahrzeugbesitzer nach sich, so dass zu einer bundeseinheitlichen Regelung keine Alternative besteht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) durch folgende Punkte zu ergänzen:

1. Eine generelle Ausnahme benzinbetriebener Fahrzeuge von feinstaubbezogenen Fahrverboten. Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung in den Städten sollten nur gegenüber Fahrzeugen angewendet werden, deren Abwesenheit tatsächlich zur Reduzierung der Feinstaubbelastung beiträgt.

Dies ist bei Fahrzeugen mit Ottomotor nicht der Fall.

2. Eine generelle Ausnahmeregelung für anerkannte, durch das H-Kennzeichen oder das Wechselkennzeichen 07 zertifizierte Oldtimer. Die Oldtimer-Kennzeichnung, als Maßnahme zum Schutz technischen Kulturgutes eingeführt und an strenge Auflagen gebunden, würde durch eine Einbeziehung in die vorgesehenen Fahrverbote ad absurdum geführt. Der Deutsche Bundestag befürwortet hingegen den Schutz und die steuerliche Förderung von Oldtimern als technisches Kulturgut.

3. Eine Ausnahmeregelung für Anwohner der betroffenen Umweltzonen, sofern das betroffene Fahrzeug sechs Monate vor dem Wirksamwerden der Fahrverbotsregelung erworben wurde und technisch nicht mit entsprechendem Filter nachrüstbar ist für eine Dauer von fünf Jahren ab Einrichtung der Umweltzone.

4. Eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge ortsansässiger oder auftragsgebundener Klein- und Mittelständischer Unternehmen, wenn ihre Fahrzeuge technisch nicht mit entsprechendem Filter nachrüstbar sind für eine Dauer von fünf Jahren ab Einrichtung der Umweltzone.

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion

Im Lauf der interfraktionellen Koordinierung ist der Antrag deutlich zu-

sammengeschrumpft.
Hier der Stand von Ende Juni:

Antrag der Abgeordneten Jens Koeppen, Dr. Andreas Scheuer, Marie-Luise Dött, Dirk Fischer (Hamburg), Michael Brand, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Maria Flachsbarth, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Josef Göppel, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Andreas Jung, Norbert Königshofen, Katharina Landgraf, Ingbert Liebing, Dr. Klaus W. Lippold, Philipp Mißfelder, Dr. Georg Nüßlein, Ulrich Petzold, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storzjohann, Volkmar Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Ausnahmeregelungen von Fahrverboten in Umweltzonen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Frühjahr 2006 hat das Bundeskabinett die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Schadstoff-Plaketten beschlossen. Mit Hilfe der Verordnung kann mittels kommunaler Luftreinhaltungspläne der Kraftfahrzeugverkehr in so genannten „Umweltzonen“ dauerhaft für bestimmte Fahrzeuge verboten werden. Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung des Feinstaubaufkommens in den Städten in Umsetzung der EU-Richtlinie, nach der Luftreinhaltungspläne vorzulegen sind, sollte die Feinstaubbelastung an mehr als 35 Tagen im Jahr über den zulässigen Grenzwerten liegen. Nach dem zurzeit gültigen Stand

liegt die Erteilung von Ausnahmen in den Händen der Kommunen.

Diese haben zum Teil bereits ihre Pläne bekannt gegeben. So wird es etwa in sozialen Härtefällen, für Firmenfahrzeuge, Oldtimerbesitzer etc. Ausnahmen geben, wenn eine Nachrüstung technisch nicht möglich ist, ein Fahrzeugneukauf unzumutbar wäre oder Interessen Einzelner die Einfahrt in die Umweltzone verlangen. Diese Ausnahmen müssen nach derzeitigem Sachstand meist im Einzelfall beantragt werden. Die genaue Umsetzung und der dazu nötige Verwaltungsaufwand sind noch unklar.

Die den Städten und Kommunen eingeräumte Möglichkeit, regionale Ausnahmeregelungen zu erteilen, hat bis dato zu großem Unmut bei betroffenen Landesregierungen und kommunalen Verwaltungen geführt. Zahlreiche Bürgermeister beklagen den hohen Verwaltungsaufwand, der sich mit der Einzelprüfung von Ausnahmen ergibt und befürchten einen immensen Anstieg an bürokratischen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger. Zudem ziehen die regionalen Unterschiede bei den Ausnahmeregelungen eine erhebliche Unübersichtlichkeit für Fahrzeugbesitzer nach sich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die Vorschläge zur Vereinheitlichung von Ausnahmeregelungen in Umweltzonen er-

arbeiten soll. In enger Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen soll die Arbeitsgruppe Möglichkeiten zur Vermeidung bürokratischer Hemmnisse für die betroffenen Bürger aufzeigen und dort, wo es angesichts der verschiedenen Belastungsgrade

möglich erscheint, einheitliche Lösungsansätze finden, ohne die Kennzeichnungsverordnung ändern bzw. anpassen zu müssen.

Berlin, den 20. Juni 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion

Pressemitteilung der SPD-Bundestagsfraktion

Die SPD-Bundestagsfraktion hat uns am 5. Juli mit ihrer Pressemitteilung Nr. 566 überrascht.

Wir zitieren:

Keine Generelle Ausnahme für Oldtimer bei Feinstaub-Fahrverboten

Zur Ablehnung des FDP-Antrages "Oldtimer vom Feinstaub-Fahrverbot ausnehmen" erklären die tourismuspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Annette Faße, und die zuständige Berichterstatterin der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion, Rita Schwarzelühr-Sutter:

Eine bundesweite Ausnahmeregelung für Oldtimer ist nicht erforderlich und nicht sinnvoll. Ob und wie die Oldtimer von den Feinstaub-Fahrverboten ausgenommen werden, entscheiden die zuständigen Städte und Gemeinden

...

Wir wollen nicht den Oldtimer-Fans

den Spaß vermiesen, aber auch nicht den Freizeitspaß über den Gesundheitsschutz der Anwohner stellen. Individuelle und öffentliche Rechte müssen gegeneinander abgewogen werden. Mit Fahrverboten in den Umweltzonen werden die Bewohnerinnen und Bewohner vor Belastungen mit Feinstaub ... geschützt.

...

Das öffentliche Interesse an Luftreinhaltung überwiegt dem individuellem Interesse. ... Eine generelle bundesweite Ausnahmeregelung für Oldtimer ist überflüssig."

Es ist fast schon müßig zu erwähnen, daß Fahrzeuge, die Oldtimer im Sinne des StVZO sind, nicht dem Freizeitspaß, sondern dem Erhalt und der Pflege kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes (!) dienen (wobei man natürlich auch an der Pflege von Kulturgut in seiner Freizeit Spaß haben kann).

Es ist fast schon müßig zu erwähnen, daß über 99% aller als Oldtimer zugelassenen Fahrzeuge einen Ottomotor haben und damit überhaupt keine erhöhten Feinstaubemissionen haben.

Es ist schon fast müßig zu erwähnen,

daß Motorräder vom Feinstaub-Fahrverbot ausgenommen wurden, weil es sich dabei um Spaß- und Freizeitfahrzeuge handelt. Merke: Dieselbe Begründung, mit der zweirädrigen Fahrzeugen das Fahren erlaubt wird, muß bei vierrädrigen Fahrzeugen dafür herhalten, ein Fahrverbot zu begründen...

Ist aber auch nicht schlimm,, schließlich haben wenigstens sonst alle Interessierten Ausnahmen zugestanden bekommen:

“Der Forderung von Verbänden der

Busunternehmen, Schausteller und Campingmobile nach bundesweiten Ausnahmeregelungen kam der Ausschuss mit dem Beschluss entgegen.”

Merke: Fahrzeuge, die keinen Feinstaub emittieren (z.B. Benziner ohne geregelten Katalysator) sind vom Fahrverbot betroffen, Wohnmobile, LKW und Schlepper von Schaustellern und Omnibusse, allesamt Rußschleudern par Excellence, dürfen weiter in die Städte ...

Pressemitteilung des Bundesumweltministeriums

Mit folgender Pressemitteilung überraschte uns das Bundesumweltministerium:

Nr. 188/07
Berlin, 04.07.2007

Auch Pkw mit älteren Katalysatoren bekommen grüne Plakette
Änderung der Kennzeichnungsverordnung beschlossen

Das Bundeskabinett hat heute auf Vorschlag von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel eine Änderung der Kennzeichnungsverordnung beschlossen. Auf Wunsch der Bundesländer können nun auch Pkw mit älteren Katalysatoren ("US Norm") eine grüne Plakette bekommen, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigt. Außerdem wird die

Vergabe von Plaketten für mit Rußpartikelfiltern nachgerüstete Lkw und Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 1 geregelt.

"Die Kennzeichnungsverordnung gibt den Kommunen ein unbürokratisches Instrument an die Hand, mit dem sie die Feinstaubbelastung wirksam reduzieren können. Die Lösung, die wir jetzt in Abstimmung mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden gefunden haben, trägt den Interessen aller Beteiligten Rechnung", sagte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel.

Mit der Änderung der Kennzeichnungsverordnung sollen auch Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation (Anlage XXIII der StVZO), die vor dem In-Kraft-Treten der Abgasnorm Euro 1 zugelassen wurden, eine grüne Plakette bekommen. Auch für

nachgerüstete Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 1 sowie die mit einem Partikelminderungssystem nachgerüsteten Nutzfahrzeuge wird es künftig Plaketten geben. Rund 80 Prozent der Partikelemissionen gehen auf Nutzfahrzeuge zurück, die unter die Nachrüstmöglichkeiten fallen.

Am 1. März dieses Jahres ist die Kennzeichnungsverordnung in Kraft getreten. Sie regelt, welche Autos eine zur Einfahrt in eine Umweltzone berechtigende Plakette erhalten können. Bereits die geltende Fassung der Kennzeichnungsverordnung ermöglicht es den Behörden der Länder, auch Gruppen, wie beispielsweise Handwerker, Anlieger oder Besitzer von Oldtimern, von Fahrverboten auszunehmen. Bevor die heute beschlossenen Änderungen in Kraft treten können, muss der Verordnungsentwurf gegenüber der EU notifiziert und dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet werden.

Leider ließ diese Pressemitteilung viele Fragen offen - nach Veröffentlichung des geänderten Verordnungstextes ist einiges klarer - insbesondere, daß nun nahezu alle G-KAT-Fahrzeuge eine grüne Plakette bekommen können sollten.

Wir sind uns völlig im Klaren darüber, daß die Erste Verordnung zur Änderung der "Feinstaubverordnung" eigentlich unlesbares Kauderwelsch

ist und haben sie nachfolgend trotzdem ungekürzt übernommen - und sei es nur, um zu zeigen, wie intransparent, bürokratisch und realitätsfremd über uns und unsere Belange (und bestimmt nicht nur am Beispiel Feinstaub) entschieden wird.

Aber der Text liefert auch Material für die Liebhaber des schrägen Humors. Besonders empfehlenswert:

Die Begründung, in der uns ausführlichst vorgerechnet wird, die Feinstaubplakette würde uns keine Kosten verursachen, weil sie nur auf Antrag ausgegeben wird. Der Zeitbedarf für die Beschaffung der Plakette wird mit 2 Minuten veranschlagt: 1 Minute fürs Vorzeigen des Fahrzeugscheins und 1 Minute fürs Ankleben der Plakette.

Daß man erst einmal zur Ausgabestelle fahren muss, sich dort in die Schlange einreihen muss, bezahlen muss, wieder nach Hause fahren muss, daß durch die Fahrerei und Warterei und Parkerei Zeit und Geld "draufgehen" - das wurde leider "vergessen". Wenigstens wird uns zugesichert, daß man keine besondere fachliche Qualifikation benötigt, um eine Plakette zu besorgen.

Dafür können wir beruhigt feststellen, daß Männlein und Weiblein plaketten technisch gleich behandelt werden. Dann ist ja alles gut.

Erste Verordnung zur Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)

Es verordnen auf Grund

- des § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180) die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 5a jeweils in Verbindung mit Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Die Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung) vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) wird wie folgt geändert:

I. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
"Die zuständige Behörde, in un-

aufschiebbaren Fällen auch die Polizei, kann den Verkehr mit von Verkehrsverboten im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betroffenen Fahrzeugen von und zu bestimmten Einrichtungen zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können."

II. § 6 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird nach Buchstabe b) folgender Buchstabe c) angefügt:

"c) wenn sie nach dem 1. Januar 1993 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2, Absatz 1 Nr. 2, Buchstabe g) und h) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird," b) In Nummer 3 wird nach Buchstabe b) folgender Buchstabe c) angefügt: "c) wenn sie nach dem 1. Oktober 1996 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2, Absatz 1 Nr. 3, Buchstabe j) bis l) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird," c) In Nummer 4 wird nach Buchstabe c) der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben d) und e) angefügt: "d)

wenn sie nach dem 1. Oktober 2000 erstmalig zugelassen worden sind und die im Anhang 2 Absatz 1 Nr. 4, Buchstabe q) und r) genannten Anforderungen erfüllen oder ihnen gleichwertig sind und dies durch einen Beleg nachgewiesen wird, e) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 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 Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EU Nr. L 275 S. 1) in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen."

2. Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 4 an, wenn sie 1. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1992, 2. 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 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 und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates (ABl. EG vom 16. Februar 2000 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) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1. des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Emissionen durch einen Beleg nachweisen oder 3. 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 zur Anpassung 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 an den technischen Fortschritt (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) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1. des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Emissionen durch einen Beleg nachgewiesen wird."

3. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt: "(5) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 4 an, wenn 1. durch einen Beleg nachgewiesen wird, dass das Fahrzeug über eine Emissionsminderung verfügt, die den Anforderungen der Anlage XXIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), entspricht oder ihr gleichwertig ist oder 2. durch einen Beleg nachgewiesen wird, dass das Fahrzeug durch Nachrüstung mit einem Abgasreinigungssystem über eine Emissionsminderung verfügt, die den Bestimmungen der 52. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Februar 1998 (BGBl. I

S. 390) geändert worden ist, entspricht oder ihr gleichwertig ist oder 3. sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen." III. Anhang 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 Buchstabe f) wird der Punkt durch ein "oder" ersetzt und folgende Buchstaben angefügt: "g) die durch die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2.1.1 und der Nr. 2.1.2 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder h) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.1 und Nr. 3.4.2 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten."

2. In Nummer 3 Buchstabe i) wird der Punkt durch ein "oder" ersetzt und folgende Buchstaben angefügt: "j) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2.1.2 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.

September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M mit nicht mehr als sechs Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes oder mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 2 500 Kilogramm oder k) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2 der Nr. 3.4.2 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von nicht mehr als 1 250 Kilogramm (Gruppe I) oder l) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.3 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten."

3. In Nummer 4 Buchstabe p) wird der Punkt durch ein "oder" ersetzt und folgende Buchstaben angefügt: "q) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 2 der Nr. 3.4.3 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793),

zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von nicht mehr als 1 250 Kilogramm (Gruppe I) oder r) die durch Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem die Anforderungen der Nr. 3.4.4, Nr. 3.4.5 oder Nr. 3.4.6 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder s) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen."

IV. Anhang 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert: 1. Der Eingangssatz wird wie folgt gefasst: "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 den Schadstoffgruppen 1 und 4 wie folgt zugeordnet:

1. Schadstoffgruppe 1 Kraftfahrzeuge, die nicht unter die Schadstoffgruppe 4 fallen

2. Schadstoffgruppe 4 Kraftfahrzeuge, die"

2. Nach Buchstabe k) wird der Punkt durch ein "oder" ersetzt und folgende Buchstaben angefügt: "l) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG des Eu-

ropäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 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) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder m) 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) oder B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG vom 16. Februar 2000 Nr. L 44 S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder n) die Anforderungen der Anlage XXIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893), einhalten oder o) nach den Bestimmungen der 52. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Zu-

lassungs-Ordnung vom 13. August 1996 (BGBl. I S. 1319), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Februar 1998 (BGBl. I S. 390) geändert worden ist, nachgerüstet wurden oder p) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG oder der Richtlinie 2005/55/EG in der jeweils zuletzt geänderten, im Amtsblatt der EU veröffentlichten Fassung, fallen."

V. Anhang 3 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

"5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung "Arzt Notfalleinsatz" (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung),"

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am (einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung) in Kraft. Der Bundesrat hat zugestimmt. Berlin, den

Die Bundeskanzlerin, Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeines

Mit dieser Verordnung werden die im Regierungsentwurf der 35. BImSchV enthaltenen vorläufigen Regelungen zur Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern, die aufgrund des Votums des Bundesrates vom 04.04.2006 (Drs. 162/06) wegen der noch fehlenden Änderungen der StVZO gestrichen worden sind, wieder eingefügt. Auf Wunsch der

Länder wird gleichzeitig die Schadstoffgruppe 4 der 35. BImSchV durch die Aufnahme von G-Kat-Fahrzeugen nach Anlage XXIII StVZO sowie der nach der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO mit einem G-Kat nachgerüsteten Fahrzeuge erweitert.

Aufgrund der Änderung kann nach § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung in Umweltzonen der Verkehr auch für von Verkehrsverboten im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betroffene Fahrzeuge, unter bestimmten Voraussetzungen, gestattet werden. Die zuständige Behörde, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, kann den Verkehr mit solchen Fahrzeugen zulassen, sofern dies nach den örtlichen Verhältnissen, insbesondere nach Art und Maß der lokalen Schadstoffbelastung vertretbar ist.

Neben öffentlichen Interessen können überwiegende und unaufschiebbare Individualinteressen eine Befreiung von Fahrverboten rechtfertigen. Diese Regelung des geltenden Rechts soll besondere Härten, die mit einem Fahrverbot verbunden sein können, vermeiden, ohne die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der EU zu gefährden. Individuelle und öffentliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen. Über die Frage, ob und inwieweit Befreiungen von Fahrverboten vor dem Hintergrund der vorgegebenen Immissionsgrenzwerte vertretbar bzw. aufgrund der andernfalls entstehenden Härten für

die Betroffenen geboten sind, ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Hierbei sind sowohl Art und Maß der lokalen Schadstoffbelastung der Luft als auch meteorologische Aspekte zu berücksichtigen.

Entscheidungen durch die zuständigen Behörden sind ohne übermäßigen Verwaltungsaufwand möglich. Nach § 1 Abs. 2 können von der zuständigen Behörde alle Handlungsformen des allgemeinen Verwaltungsrechts genutzt werden. Geht es um bestimmte Gruppen, z.B. Anlieger, Schausteller, Handwerker oder die Halter von Oldtimern bietet es sich an, an Stelle von individuellen Verwaltungsakten eine Allgemeinverfügung zu erlassen, durch die der jeweilige Personenkreis generell von Fahrverboten befreit wird. Allgemeinverfügungen im vorgenannten Sinne beruhen auf § 1 Abs. 2 - also auf Immissionsschutzrecht i.V.m. § 35 Satz 2 VwVfG. Die immissionsschutzrechtliche Allgemeinverfügung muss also nicht durch ein Verkehrszeichen umgesetzt werden, da der "Sichtbarkeitsgrundsatz" des Straßenverkehrsrechts im Immissionsschutzrecht nicht gilt. Für die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die Verordnung löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugsaufwand 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.

Zur Abschätzung der Bürokratiekosten nach dem Standardkostenmodell (SKM) ist folgendes festzustellen: Die Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) vom 16.10.2006, geltend ab dem 01.03.2007, führt die Möglichkeit ein, durch Plaketten Kraftfahrzeuge (Kfz) nach ihrem Schadstoffausstoß zu klassifizieren. Zugleich schafft eine Änderung der StVO die Möglichkeit, durch neue Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 nach § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO Fahrverbotszonen einzurichten. Die Freistellung vom Fahrverbot in einer entsprechend gekennzeichneten Fahrverbotszone nach § 40 Abs. 1 BImSchG kann durch Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 erlaubt werden. Dieses Zusatzzeichen weist bestimmte Plaketten aus, die Kfz, die mit einer entsprechenden Plakette ausgestattet sind, von dem Fahrverbot befreien. Der Kfz-Halter muss eine Plakette also nur dann an seinem Fahrzeug anbringen, wenn er eine Ausnahme von dem Fahrverbot in einer Umweltzone erhalten will. Durch die Kennzeichnungsverordnung vom 16.10.2006 sind etwa 42 Mio. Kfz, der etwa 50 Mio. in Deutschland zugelassen Kfz, betroffen, soweit sich die Kfz-Halter

dafür entscheiden eine Plakette zu erwerben. Über die Anzahl der betroffenen ausländischen Kfz liegen keine Daten vor. Durch die anstehende Änderung der Kennzeichnungsverordnung kommen zusätzlich etwa 2 Mio. inländische Kfz und eine unbekannte Zahl ausländischer Kfz hinzu. Die Kosten für den Erwerb der Plakette liegen in der Größenordnung von 5 - 10 Euro.

Durch die jetzige Erweiterung des Kreises der plakettenberechtigten Kfz werden auch zwei Informationspflichten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung erweitert. Die erweiterten Informationspflichten resultieren aus § 6 der Kennzeichnungsverordnung für ausländische Kfz und aus den §§ 3 und 4 der Kennzeichnungsverordnung für inländische Kfz. Von der erweiterten Informationspflicht aufgrund der Änderung der Kennzeichnungsverordnung werden insgesamt schätzungsweise ca. 1,6 Mio. Kfz der inländischen Kfz-Halter sowie insgesamt schätzungsweise ca. 160.000 ausländische Kfz-Halter eine Plakette beschaffen. Es ist davon auszugehen, dass in der ersten Zeit nach Inkrafttreten der Verordnung (1. Phase der Beschaffung), schätzungsweise 40 % der in- und ausländischen Kfz-Halter Plaketten erwerben werden, da noch nicht bekannt ist, wo überhaupt Verkehrsverbotszonen eingerichtet werden; d.h. schätzungsweise ca. 640.000 inländische und ca. 64.000 ausländische Kfz-Halter erwerben eine Plakette. In der 2. Phase (nach Einrichtung der Verkehrsverbots-

zonen) wird die Beschaffung von Plaketten zunehmen, so dass schätzungsweise ca. 960.000 inländische und ca. 96.000 ausländische Kfz-Halter eine Plakette erwerben werden. In den darauf folgenden Jahren ab 2009, werden schätzungsweise für 80 % aller neu zugelassenen inländischen Kfz (pro Jahr ca. 3 - 3,5 Mio.) Plaketten beschafft. Hinzu kommt noch die Ersatzbeschaffung für beschädigte Plaketten (z.B. bei einer gebrochenen Windschutzscheibe). Aufgrund der erweiterten Informationspflicht durch die Änderung der Kennzeichnungsverordnung werden für schätzungsweise ca. 200.000 Kfz der inländischen Kfz und für schätzungsweise ca. 20.000 der ausländischen Kfz Plaketten beschafft werden. Die Aufteilung der von der Kennzeichnungsverordnung betroffenen inländischen Kfz auf gewerbliche, private und öffentliche Kfz-Halter basiert auf den Daten der neu zugelassen Kfz in Deutschland, die entsprechend hochgerechnet wurden. Da diese Zahlen für ausländische Zulassungen nicht vorliegen, wurden sie schätzungsweise analog übertragen. Von den ca. 2 Mio. zugelassenen inländischen Kfz, die jetzt von der Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung betroffen sind, fallen demnach etwa 1 Mio. Kfz auf die gewerbliche Wirtschaft. Bei den ausländischen Kfz-Zulassungen sind es schätzungsweise ca. 100.000 Kfz gewerbliche Fahrzeuge. Schätzungsweise werden ca. 800.000 inländische Kfz-Halter und

schätzungsweise ca. 80.000 ausländische Kfz-Halter von dem Erwerb einer Plakette Gebrauch machen. In der 1. Phase werden geschätzte 320.000 inländische Kfz-Halter und geschätzte 32.000 ausländische Kfz-Halter Plaketten erwerben. In der 2. Phase werden es geschätzte 480.000 inländische und geschätzte 48.000 ausländische Kfz-Halter sein. Jeweils in den darauf folgenden Jahren werden für Neufahrzeuge und für Ersatzbeschaffungen von beschädigten Plaketten von der inländischen Wirtschaft schätzungsweise 100.000 Plaketten und von der ausländischen Wirtschaft schätzungsweise 10.000 Plaketten beschafft. Die Kennzeichnungsverordnung sieht für beide Informationspflichtigen einen geringst möglichen Aufwand vor. Es können vorhandene Einrichtungen genutzt werden und auf eine formularmäßige Abwicklung (z.B. Antragsbearbeitung) wird gänzlich verzichtet. Für die Ausgabe der Plaketten sieht die Kennzeichnungsverordnung nach § 4 eine möglichst einfache Lösung vor. Ausgabestellen sind alle Zulassungsstellen sowie Kfz-Werkstätten, die nach § 47a Abs. 2 StVZO anerkannt sind, Abgasuntersuchungen durchzuführen. Der inländische Kfz-Halter erhält die Plakette gegen Vorlage des Kfz-Scheins. Weitere Unterlagen sind nicht erforderlich. Bei ausländischen Kfz erfolgt nach § 6 der Kennzeichnungsverordnung die Zuordnung zu einer Schadstoffgruppe über das Zulassungsdatum des Kfz oder durch Nachweis nach §§ 8 und

9 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003. Der ausländische Kfz-Halter muss auch hier lediglich seine Kfz-Papiere vorlegen, wenn er eine Plakette erwerben möchte. Der zeitliche Aufwand für den Erwerb einer Plakette ist möglichst gering ausgestaltet, da die Plakette auch bei einem anstehenden Werkstattbesuch erworben werden kann. Für inländische Kfz-Halter werden daher schätzungsweise 2 Minuten (1 Minute für das Vorlegen des Kfz-Schein und 1 Minute für das Anbringen der Plakette) und für ausländische Kfz-Halter werden schätzungsweise 10 Minuten für die Beschaffung einer Plakette veranschlagt. Da alle Wirtschaftszweige gleichermaßen von dieser Regelung betroffen sind und das Qualifikationsniveau zur Beschaffung der Plaketten als niedrig zu betrachten ist, wird aufgrund der Tariftabelle des Statistischen Bundesamtes zur Ex-ante-Abschätzung, Ausgabe 2003 (WZ 2003) der Betrag von 19,30 Euro/Stunde für den finanziellen Beschaffungsaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich insgesamt Bürokratiekosten für a) die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt ca. 1.030.000 Euro [2 min. x 19,30 /60 min. x 1.600.000 Plaketten] und b) die ausländische Wirtschaft in Höhe von insgesamt ca. 515.000 Euro [10 min. x 19,30 /60 min. x 160.000 Plaketten]. Aufgrund dieser Berechnungsgrundlage entfallen auf die 1. Phase der Beschaffung der Plaketten Bürokratiekosten für die

deutsche Wirtschaft in Höhe von ca. 412.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft in Höhe von ca. 206.000 Euro. In der 2. Beschaffungsphase werden die Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von ca. 618.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft in Höhe von ca. 209.000 Euro veranschlagt. In den darauf folgenden Jahren (ab 2009) betragen diese für die deutsche Wirtschaft ca. 129.000 Euro und für die ausländische Wirtschaft ca. 65.000 Euro. Zu der vorliegenden Verordnung gibt es keine zweckmäßigeren wirtschaftlicheren Regelungsalternativen. Als mögliche Alternativen wären die Einrichtung von behördlichen Ausgabestellen und/oder ein formales Antragswesen in Frage gekommen. Diese Alternative ist augenfällig mit einem höheren Bürokratie- und Kostenaufwand verbunden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es ohne die jetzige Erweiterung des Kreises der plakettenberechtigten Kfz, für den betroffenen Personenkreis keine Freistellung vom Fahrverbot in einer entsprechend gekennzeichneten Fahrverbotszone nach § 40 Abs. 1 BlmSchG gäbe. 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

Die vorgesehenen Änderungen dienen dazu, die Verbesserungen, die sich aus der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bei Nachrüstung der Nutzfahrzeuge sowie der Euro 1-Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen ergeben, in die 35. BImSchV zu übernehmen und den Schadstoffgruppen im Anhang 2 der Verordnung zuzuordnen. Damit wird vor allem auch die Nachrüstung von Lkw und Bussen attraktiv, wo die größten Partikelminderungspotentiale liegen. Nach den Untersuchungen des Umweltbundesamtes gehen über 60 % der Partikelemissionen aus dem Auspuff in den Städten auf Lkw und Busse zurück.

Darüber hinaus werden bestimmte Fahrzeuge mit Fremdzündmotor, die bisher keine Plakette erhalten konnten, den Euro 1-Fahrzeugen gleichgestellt. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die von der Anlage XXIII der StVZO erfasst werden und in den Fahrzeugpapieren mit den emissionsorientierten Schlüsselnummern "01" und "02" gekennzeichnet sind. Ebenso werden Fahrzeuge, die nach den Bestimmungen der 52. Ausnahmereordnung zur StVZO vom 13.08.1996 mit einem G-Kat nachgerüstet und die als "SCHADSTOFFARM E2/NACHG:" mit der emissionsorientierten Schlüsselnummer "77" in den Fahrzeugpapieren gekennzeichnet sind, in diese Schadstoffgruppe eingestuft. Diese Einstufung ist gerechtfertigt, da das Emissions-

verhalten (insbesondere Stickstoffoxid) der bisher nicht erfassten Fahrzeuge mit dem von Euro 1 -Fahrzeugen im Wesentlichen gleichwertig ist. Andere ältere G-Kat-Fahrzeuge, die nicht die Anforderungen der Anlage XXIII oder der 52. Ausnahmereordnung zur StVZO erfüllen, werden bei der Plakettenkennzeichnung nicht berücksichtigt. So haben z. B. die Anlagen XXIV und XXV der StVZO schwächere Grenzwertanforderungen und es fehlen Dauerhaltbarkeitsvorschriften wie sie die Anlage XXIII zur StVZO vorschreibt. Darüber hinaus fordert die Anlage XXIII den Einbau eines Verdunstungsfilters für die Kohlenwasserstoffemissionen.

Der Anhang 2, Absatz 2 "Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor ...", in dem nur Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG aufgeführt sind, wird ergänzt durch die Aufnahme von Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen (Nutzfahrzeuge) und deren Fremdzündungsmotoren mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben werden.

Zu Artikel 1, I.

Die Änderung im §1 Absatz 2 bewirkt, dass Ausnahmeregelungen auch für bereits plakettierte Fahrzeuge nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, die mit einer Plakette unterhalb der geforderten Stufe gekennzeichnet sind.

Zu Artikel 1, II. Nr. 1 bis Nr. 3

Mit der Aufnahme von Regelungen in

die 35. BImSchV für die Nachrüstung der Nutzfahrzeuge und der Euro 1 Diesel-Pkw mit Partikelminderungssystemen sowie die Zuordnung von G-Kat-Fahrzeugen nach Anlage XXIII und der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO in eine Schadstoffgruppe mit Plakettenkennzeichnung und der Einbeziehung von Nutzfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren, die mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben werden, ist es zur Gleichbehandlung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge notwendig, auch für sie eine gleichwertige Anpassung vorzusehen. Mit den aufgeführten Regelungen kann dies erreicht werden. Der Nachweis kann dabei durch einen schriftlichen Beleg in Form z.B. einer Herstellerbescheinigung, einer Einbaubescheinigung oder eines entsprechenden Nachtrags in den Fahrzeugpapieren erfolgen.

Zu Artikel 1, III.

Mit diesen Vorschriften werden Regelungen für die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen und Euro1 Diesel-Pkw aus der Dreißigsten Verordnung

zur Änderung der StVZO übernommen und den Schadstoffgruppen des Anhangs 2 der 35. BImSchV zugeordnet. Damit können bei einer nachträglichen Verbesserung des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge auch die vorgesehenen Benutzervorteile aus einer besseren Einstufung in eine Schadstoffgruppe der 35. BImSchV gewährt werden.

Zu Artikel 1, IV. Nr. 1 und Nr. 2

Mit dieser Regelung wird erreicht, dass neben den Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor nach der Richtlinie 70/220/EWG künftig auch Fahrzeuge nach der Richtlinie 88/77/EWG, die mit einem Fremdzündungsmotor, der mit Erdgas oder Flüssiggas betrieben wird, in die Plakettenkennzeichnung einbezogen werden.

Zu Artikel 1, V.

Die Änderung im Anhang 3 dient der Klarstellung und um mögliche Missbräuche zu vermeiden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Die Berliner Lösung: Moderner Ablasthandel?

Die Gebührenordnung für die ab 1. Januar gültige Umweltzone ist festgelegt. Wer ein altes Auto besitzt, das keine Plakette bekommt, muß zahlen.

Der Berliner Senat hat die Gebührenordnung für die ab 1. Januar 2008 gültige Umweltzone festgelegt. Wer

ein Auto besitzt, das keine Plakette erhält, muss für eine Ausnahmegenehmigung bis zu 1000 Euro zahlen. Betroffen sind auch Berufspendler, Schwerbehinderte und Kleinunternehmer.

Die Höhe der Gebühren richtet sich nach dem wirtschaftlichen Nutzen, den der Autobesitzer dadurch hat, dass er keinen neuen Wagen kauft, sondern sein altes Auto weiterfährt. Hinzu kommen eine Verwaltungs-

gebühr und die Dauer der Ausnahme genehmigung.

"Sinn der Gebühren ist nicht, dass der Senat damit Geld verdient. Wir wollen, dass möglichst wenige alte Autos mit hohem Schadstoffausstoß in die Innenstadt fahren", sagt Manuela Damianakis, Sprecherin der Stadtentwicklungsverwaltung.

In Berlin gilt für alle mindestens 4-rädrigen Kraftfahrzeuge ab 1. Januar eine Plakettenpflicht. Autos der Schadstoffgruppe 1 bekommen keine Plakette und dürfen dann nicht mehr in den inneren S-Bahn-Ring. Für Härtefälle soll es Ausnahmen geben - gegen Gebühr. Hier einige Beispiele:

Wer wegen ungünstiger Arbeitszeiten und unzumutbarer Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr auf sein Auto angewiesen ist, muss für eine 18 Monate gültige Ausnahme genehmigung 165,20 Euro bezahlen. Die Möglichkeit einer Verlängerung ist nicht vorgesehen.

Wer als Schwerbehinderter ein altes Auto besitzt und sich kein neues anschaffen kann (die u.U. notwendigen, aufwendigen Umbauten erleichtern den Fahrzeugwechsel nicht gerade), muss für eine Fahrerlaubnis ebenfalls 165,20 Euro zahlen. Diese Ausnahme genehmigung ist dann wie bei Pendlern für eineinhalb Jahre gültig.

Oldtimerbesitzer zahlen für eine

zeitlich unbegrenzte Erlaubnis, in die Umweltzone fahren zu können, pro Fahrzeug pauschal 100 Euro. Sie dürfen allerdings nur 700 Kilometer in der Innenstadt fahren, eine Reduzierung des "Kilometer-Kontingents" ab 2010 wird zur Zeit diskutiert.

Soweit derzeit bekannt, gelten die 700 km pro Jahr bei roten 07er Kennzeichen für alle Autos zusammengenommen, die 100 EUR werden allerdings pro Fahrzeug fällig.

Ein Kleinbetrieb mit zwei Lastkraftwagen, der seinen Firmensitz schon vor dem 1. März 2007 innerhalb des S-Bahn-Rings hatte, muss zwei einzelne Ausnahme genehmigungen einholen.

Die erste Erlaubnis gilt für sechs Monate und kostet 471,20 Euro, die zweite Genehmigung für 18 Monate kostet 445,60 Euro. Macht 916,80 Euro für 24 Monate. Auch für alte Pkw, die gewerblich genutzt werden, müssen Unternehmer eine Ausnahme genehmigung beantragen. Die Gebühr für neun Monate beläuft sich auf 278,40 Euro.

Auch Firmen mit vielen Autos, von denen einige die Grenzwerte überschreiten, müssen Gebühren zahlen. Ein Beispiel: Ein Fuhrpark besteht aus zehn Wagen. Vier davon sind schadstoffarm und besitzen eine Plakette, sechs brauchen eine Erlaubnis. Dann werden 662,40 Euro fällig. Teuer sind auch die Gebühren für Schwerlasttransporter: Eine

dreijährige Genehmigung kostet 741,20 Euro.

Die Handwerkskammer kritisiert die neue Gebührenordnung als "extrem wirtschaftsfeindlich". Die Verkehrs-expertin der Grünen Claudia Hämmerling kritisierte die Gebühren für Schwerbehinderte von 165,20 Euro. "Ich verstehe nicht, wieso aus-

gerechnet Schwerbehinderte zur Kasse gebeten werden. Wo ist denn da die soziale Gerechtigkeit?" Sie schlug vor, stattdessen bei Oldtimern mehr zu nehmen. "Liebhaber, die mit ihrem alten Auto in die Innenstadt fahren wollen, sollten höher Gebühren für ihr Hobby zahlen", sagte Hämmerling.

Zu diesen Plänen des Berliner Senats konnte sich der AvD nicht eines Kommentares enthalten:

AvD: Gebühren für Ausnahmeregelungen sind überzogen

Die Wirksamkeit von Umweltzonen darf grundsätzlich bezweifelt werden. Dass die Stadt Berlin mit den soeben beschlossenen Gebühren für die Ausnahmegenehmigungen aber obendrein einen tiefen Griff ins Portemonnaie der Autofahrer wagt, kann nur als "Abzocke" bezeichnet werden. Unter dem Deckmäntelchen des Umweltschutzes versucht die Stadt hier ihren Haushalt aufzubessern. Die Gebühren von teilweise bis zu 1000 Euro für eine zeitlich beschränkte Ausnahme stehen in keinem Verhältnis zum Aufwand und dem Nutzen. Der Verwaltungsaufwand für die zu erwartenden 50.000 Anträge ist extrem hoch, der Nutzen, nämlich die Verringerung der Schadstoffe in der Luft, gleich Null.

Gerade sozial Schwache und das Kleingewerbe sollten durch die Ausnahmegenehmigungen vor ex-

tremen wirtschaftlichen Folgen geschützt werden, die sie letztlich in ihrer Existenz bedrohen können. Mit der Gebührenordnung wird dieser Schutzzweck aber umgangen und sogar ad absurdum geführt.

Für Anwohner von Umweltzonen, sowie die Gewerbetreibenden in diesen Gebieten müssen bundeseinheitliche Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, aber nicht für 1000 Euro! Nicht jeder kann sich ein neues Auto leisten. Für sozial Schwache stellt die Regelung eine existenzielle Bedrohung dar. Wirtschaftsunternehmen werden vor die Wahl gestellt entweder eine neue Fahrzeugflotte zu kaufen, denn viele Fahrzeuge in diesem Bereich lassen sich nicht umrüsten, oder auf Aufträge aus der Region zu verzichten, was einen deutlichen Arbeitsplatzabbau zur Folge hätte.

Auch für den Bereich der Oldtimer bedarf es einer Ausnahmeregelung. Diese 0,5 Prozent des PKW-Bestandes gelten als mobiles Kulturgut und dürfen schon alleine deshalb nicht verändert werden, sondern

müssen im Originalzustand erhalten bleiben. Mit Ihren durchschnittlichen Fahrleistungen von rund 1500 Kilometern im Jahr sind sie für den Feinstaubbelastung nicht relevant - zumal weit über 90 Prozent dieser Fahrzeuge nicht mit Diesel betrieben werden und folglich keinen Feinstaub ausstoßen.

Grundsätzlich muss die Wirksamkeit der Umweltzonen angezweifelt werden: Schadstoffe und Feinstäube machen auch bei "Aussperrungen" nicht an definierten Grenzen halt, sondern werden vom Wind oft hunderte Kilometer weit getragen. Um die tatsächliche Wirksamkeit der Maßnahmen zu eruieren, schlägt der AvD in allen Städten, die Umwelt-

zonen einrichten, Messungen durchzuführen und wissenschaftlich begleitete Feldversuche zu starten, um die tatsächliche Wirksamkeit der Maßnahme zu ermitteln. Es genügt nicht, den Verkehr im Bereich der Messstellen lahm zu legen, um die EU-Richtlinie auszutricksen, die Wirksamkeit der Maßnahmen muss insgesamt erst bewiesen werden.

Völlig unsinnig ist die Einbeziehung der Benziner in die Regelungen zur Vermeidung von Feinstäuben. Keines dieser Fahrzeuge emittiert Feinstaub, so dass sogar die rechtliche Zulässigkeit des Ausschlusses dieser Fahrzeuge angezweifelt werden darf.

Auch Jens Koeppen, sozusagen der Feinstaubspezialist der Koalition, hat seine ganz persönliche Meinung

zum "Berliner Modell" - seine Pressemitteilung dazu haben wir rechts abgedruckt ...

Auch in München ist man kreativ: Man will Oldtimern im Winter, wenn sie ohnehin in der Garage stehen, das Fahren verbieten, um die Umwelt zu schützen. Hier der Bericht des Münchner Merkur:

Rot-Grün fordert: Oldtimer sollen nur noch im Sommer fahren

Die Freunde von Oldtimern sollen bald nur noch im Sommer durch die Stadt brausen dürfen. Grund dafür ist die geplante Umweltzone.


Am Mittwoch hatte der Umweltausschuss des Bundestags eine Novelle der Kennzeichnungsverordnung ver-


abschiedet. Diese regelt, welche Fahrzeuge in Zukunft in die Umweltzone innerhalb des Mittleren Rings fahren dürfen und welche nicht. Nicht festgelegt ist, was mit den Oldtimern passieren soll. Jetzt wollen SPD und Grüne im Münchner Rathaus die Sache selbst in die Hand nehmen. Die Lösung heißt: Im Sommer sollen die Oldtimer fahren dürfen, nicht jedoch im Winter, weil dann die Luft ohnehin stärker belastet ist. Dies bestätigten SPD-Stadtrat Sven Thanheiser und Grünen-Fraktionschef Siegfried Benker. In München und Umland gibt es insgesamt rund 4500 Autos mit historischem Kennzeichen.


Jens Koeppen

Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

 (030) 227 – 701 63

 (030) 227 – 761 63

 jens.koeppen@bundestag.de

Rot-roter Bürokratiewahn einmal mehr gegen die Bürger gerichtet

Berlin, 06. Juli 2007

Zur jüngst bekanntgegebenen Gebührenordnung für die ab 01. Januar gültige Umweltzone in Berlin äußert sich der Berichterstatter Feinstaub im Umweltausschuss des Deutschen Bundestages, der brandenburgische CDU-Abgeordnete Jens Koeppen:

„Ich bin entsetzt über diese Regelungen. Einmal mehr bestätigt sich, was ich seit Monaten deutlich zu machen versuche: Es geht hier nicht um den Schutz der Umwelt, sondern um die Befriedigung bürokratischer und bürgerfeindlicher Ideologien. Was der rot-rote Senat hier angerichtet hat, wird zahlreiche kleine Handwerksbetriebe in ihrer Existenz bedrohen, wird Anwohner faktisch enteignen, den Tourismus schädigen und Investitionen verhindern. Nur eines wird nicht erreicht: die Senkung der Feinstaubbelastung, denn die hat weder mit dem inneren S-Bahn-Ring zu tun, noch ist sie im Sommer ein Problem, wenn etwa die Oldtimer unterwegs sind. Die weitaus größte Feinstaubquelle Berlins sind auswärtige Kohlekraftwerke und dann vorrangig im Winter.

Die Höhe der Gebühren sprengt selbst die böswilligste Vorstellungskraft. Wer hier behauptet, es ginge nicht darum, den Bürger zu schröpfen, spricht schlicht die Unwahrheit. Wenn ein Kleinunternehmer für eine Ausnahmegenehmigung über 400 Euro zahlen muss, grenzt das an staatlich organisierte Wegelagerei. Ein Oldtimerbesitzer zahlt 100 Euro dafür, dass er ein Fahrtenbuch führen „darf“ und nach 700 km im Jahr aus der Stadt verbannt wird. Ein Bürger muss dem Amt nachweisen, dass eine Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar wäre, und wenn er Glück hat, „begrnadigt“ ihn der Beamte - Berlin auf dem Weg in die Bananenrepublik!

Eine solche Realität ist schlimmer als jeder Alptraum und hat mit verantwortungsvoller Politik nichts, aber auch gar nichts gemein. Die Sozialdemokraten in Berlin zeigen einmal mehr, dass sie weder sozial noch demokratisch orientiert sind. Schlimm finde ich, dass auch die Bundes-SPD trotz zahlreicher sinnvoller Vorschläge meiner Fraktion diese Abstrafungsaktionen verrückt gewordener Lokalideologen unterstützt. Auch Minister Gabriel sieht leider keinen Handlungsbedarf. Mir scheint, die Vernunft und die Betrachtung der Fakten sind in dieser Debatte lange verloren gegangen. Spätestens seit die SED-Nachfolgepartei, neuerdings „Die Linke“, sich als Umweltschutzpartei profilieren möchte und allzu gern vergisst, dass ihre Genossen über Jahrzehnte die gesamte ehemalige DDR in schlimmster Weise und auf Jahre hinaus verseucht haben, ist mir klar geworden, worum es hier eigentlich geht: Um eine wirtschaftsfeindliche Ideologie übelster Sorte und um eine arrogante Bürgerfeindlichkeit, die ihresgleichen sucht. Als zuständiger Berichterstatter für die CDU/CSU im Umweltausschuss des Deutschen Bundestages distanzieren ich mich klar von derartigen Maßnahmen, die der Umwelt nichts nützen und den Bürgern schaden. Ich appelliere insbesondere an die SPD, sich diese unselige Boshaftigkeit gegenüber den Menschen in Berlin und anderswo noch einmal gründlich zu überlegen.“

Jens Koeppen, MdB



Noch einmal zurück nach Berlin ...

Wie man am 6.7.07 der Morgenpost entnehmen konnte, scheint eine Klagewelle auf Berlin zuzurollen. Mal sehen, wie es weitergehen wird ...

Verbände kündigen Klagen gegen Umweltzone an

Berliner Morgenpost
06.07.07, S. 14
von Gilbert Schomaker

Berlins Umweltsenatorin Katrin Lompscher (Die Linke) hat gestern bei der Präsentation der Kampagne "Sauberer Fuhrpark" klargestellt, dass der Senat trotz aller Bedenken an der Einführung der Umweltzone zum 1. Januar festhalten wird. "Wenn wir klare Vorgaben machen, dann werden wir auch ein Umdenken und Einlenken auf der anderen Seite befördern", sagte sie.

Doch die andere Seite, die der Betroffenen, will nicht klein beigeben. Der ADAC und die Fachgemeinschaft Bau kündigten massenhafte Klagen gegen die Umweltzone an.

"Wir empfehlen jedem Betrieb, der keine Ausnahmegenehmigung für sein Auto erhält, juristisch dagegen vorzugehen", sagte Peter Kraschinski, Geschäftsführer der Fachgemeinschaft Bau. Nach Angaben der Handwerkskammer dürfen ab 1. Januar 14500 Lastwagen, die keinen besonderen Rußfilter haben, nicht mehr in den inneren S-Bahn-Ring. Auch der ADAC will Klagen seiner Mitglieder gegen die Umweltzone unterstützen, weil die Nachrüstung oder der Kauf neuer Wagen unverhältnismäßig sei. Der einzige Ausweg ist eine Ausnahmegenehmigung. Lompscher kündigte gestern allerdings eine restriktive Genehmigungspraxis an. Ziel sei es, die Luftqualität zu verbessern.

Umweltsenatorin Lompscher will zudem prüfen lassen, ob die Ziele für eine Verminderung des CO₂-Ausstoßes (minus 25 Prozent bis 2010) höher gesteckt werden, da bereits 2004 die Marke von 23 Prozent erreicht worden sei. Darüber soll der gestern ins Leben gerufene Klimaschutzrat mitentscheiden.

Impressum

Verantwortung des Doppelscheinwerfers.

Der Doppelscheinwerfer erscheint alle zwei Monate zum Anfang jedes ungeraden Monats. Redaktionsschluß ist jeweils der 15. jedes geraden Monats. Einsendeschluß für Kleinanzeigen und Leserbriefe ist der 13. jedes geraden Monats (Datum des Einganges bei der Redaktion).

© 2007 Verein zur Information über die Bracq- und Luthé - Ära von BMW e.V., Barfüßerstrasse 18, 99817 Eisenach, Amtsgericht Eisenach VR834
Tel.: 03691-889156 o. 0228-9087757
Fax: 03691-889157 o. 0228-616538
E-Mail:
redaktion@der-doppelscheinwerfer.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge erscheinen außerhalb der redaktionellen

Titelbild © pixelio.de

